

LA VIE AU GRAND AIR

Dans ce numéro :

LE PRIX DU
CONSEIL
MUNICIPAL



LA COUPE
VANDERBILT



Publications Pierre Lafitte & Cie
Je sais tout Fermes & Châteaux Femina
Musica Le Petit Magazine
9 & 11, Avenue de l'Opéra Paris

BACHELOR'S BUTTON
Le fameux cheval anglais qui s'est fait battre dans le Prix
du Conseil Municipal.
(Voir pages 742 et 755.)

Abonnements :
Paris et Départements .. 24 fr.
Etranger .. 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

MOTO NAPHTA

PREMIERE ESSENCE DU MONDE
er Prix du Concours
de Carburants
de l'Automobile Club
de France

PNEU VULCAN

Arrivé SEUL

CONCOURS DU BANDAGE 1905

P. BUCHILLET & C^{ie}
20 Rue Brunel PARIS

ESSAYEZ TOUS

LE NOUVEAU

PNEU CALMON
Dépôt
à PARIS :
23, Rue Ruhmkorff.

AUTOMOBILES MOTOBLOC

Les meilleures Voitures de tourisme

102, rue des Vivants BORDEAUX

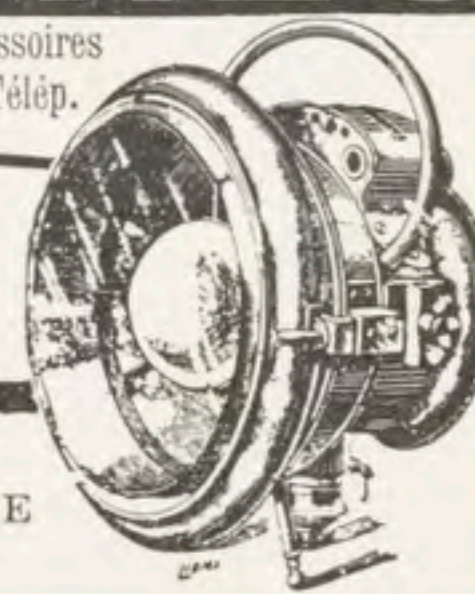
AUTO-FOURNITURES

Concessionnaires pour Paris, Seine, S.-et-Oise, S.-et-Marne des Accessoires
d'Automobiles de la S^{te} Ind^{ust}rie des Télép.
Concessionnaires
des Phares et Lanternes le ZENITH
Auto-Alarme WEBER

Automobiles HÉLIOS. — Moteurs MUTEL

HUSSENOT ET RAYNAUD

39, Rue de la Boétie, Paris. 580.88



E. LAMBERJACK

SOCIÉTÉ FRANCO-AMÉRICAINE D'AUTOMOBILES
95, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, PARIS

F.I.A.T.-Renault-Panhard-Mercédès

Se Méfier des Contrefaçons
POUR MAIGRIR
sans nuire à la santé, prenez le
Thé Mexicain du Dr JAWAS
Seul remède végétal et inoffensif pour
maigrir sûrement et sans régime. Réduit
les hanches et le ventre, efface le
double menton et amincit la taille.
Cure idéale pour rester jeune et mince.
SUCCÈS UNIVERSEL.
Boîte 5 fr. ; 6 Boîtes 28 fr. mandat
dans toutes Pharmacies.
Pharm. VIVIENNE, 16, Rue Vivienne, Paris.

Hôtel-Restaurant de la Sanglée

(Grand Pont de Meulan)

MEULAN-LES-MUREAUX
(Seine-et-Oise)



Admirable Terrasse sur la Seine
Le rendez-vous choisi des Chauffeurs

Nouveauté : : :
LES PLAQUES et Papiers de la **SIP** au Bromure CITRATE S^{upérieur}
5, rue Laffitte, Paris. Tarif sur demande

La Semaine Comique, par Henriot.



— Tous les garages sont fermés aujourd'hui
dimanche, à cause de la loi du repos... je ne sais
où loger mon auto...
— A votre place je la mettrais au Mont-de-
Piété jusqu'à lundi.



— Arrêtez! je suis inspecteur du travail! et
avant de vous laisser continuer, aujourd'hui, diman-
che, il faut que je sache si vous marchez sur l'or-
dre de votre patron ou pour votre plaisir.



— Madame Gibon, si vous voulez vous débar-
rasser de votre mauvaise graisse, vous n'avez qu'à
faire comme moi deux ou trois fois le tour de Paris
à la course.



Un professeur de boxe est attaché à la Chambre
des députés pour mettre ceux-ci au courant d'un
sport qui peut beaucoup leur servir dans l'hémi-
cycle, cet hiver.

CYCLES, MOTOCYCLETTES et AUTOS "L'ALBATROS"

H. BILLOUIN, Ingén^{ier}-const^{ructeur}
104, avenue de Villiers, Paris.
Bicyclettes neuves, deg^{ré} luxe, course
et route garant. dep. 120^f; d'occas.
en bon état dep. 30 f. Motocyclettes neuves s^{ans} commande,
route et course, 2 à 6 chev^x dep. 500 f.; d'occas. dep. 150 f.
Voitures Automobiles neuves s^{ans} commande à 2 et 4 places
dep. 2.900 f. et d'occasion 500 fr. — Facilité de paiement.
Réparations et Transformations. — Accessoires et Pièces détachées.
PRIX MODÉRÉS. — CATALOGUE FRANCO. — TÉLÉPHONE 548-03

Pneu-Cuir
IMPERFORABLE

SANS PEUR

Pneu-Cuir
ANTIDÉRAPANT

RÉSISTANCE INCOMPARABLE GARANTIE
BEAU & C^{ie} 171, Cours Lafayette, 19, Av. de la G^{de}-Armée,
LYON PARIS LONDRES, BRUXELLES,
STRASBOURG, MILAN

Costumes et Equipements de Sport

H. FRAENKEL

28, rue du 4-Septembre
PARIS

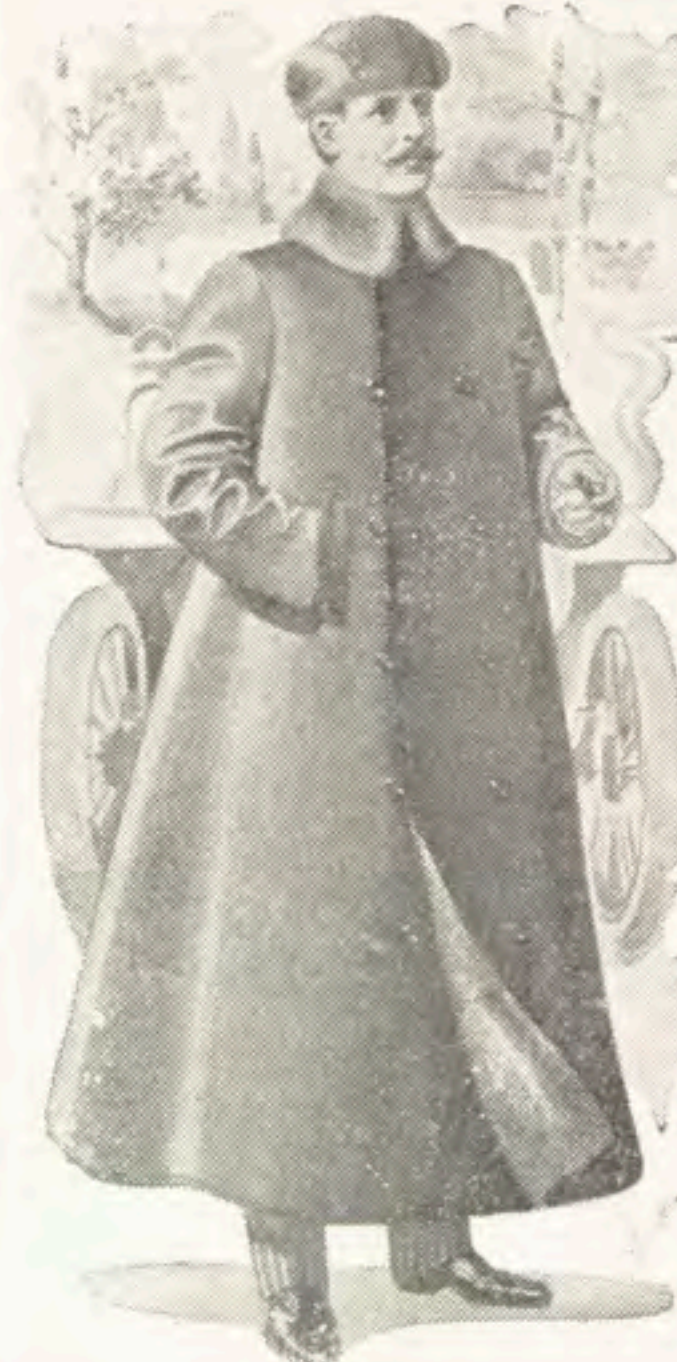
Fourreur-Tailleur pour
la Ville et l'Automobile

CHAPEAUX — CASQUETTES
BOTTES — GUÊTRES
COUVERTURES — GANTS, etc
en fourrure

Transformation de fourrures

PROCÉDÉ SPÉCIAL
pour enlever l'odeur de
toute fourrure

Envoi franco du catalogue illustré



LA BENGALINE

est une **Peinture-Émail** avec
excellente laque, laquelle
on peint soi-même très facilement le bois, le plâtre,
le métal, la pierre, etc... Cette peinture est lisse et
brillante, elle résiste aux lavages sans ternir. Pour
prix et renseignements s'adresser au Directeur de
LA BENGALINE, 16, Rue Suger, Paris.

Lire MUSICA

Le plus beau Journal
de musique du monde entier

Porto Franco du
catalogue
**PORTOIR ARTICULÉ
et FAUTEUIL-ROULANT**
DUPONT
FABRICANT, BREVETÉ S.G.D.G.
Fournisseur des Hôpitaux
10, Rue Hauteville, 10
PARIS
(Près l'École de Médecine).

PRENEZ GARDE, Madame

vous commencez à grossir et grossir c'est
vieillir. Prenez donc tous les jours des
Dragées de **THYROÏDINE BOUTY**
votre taille restera ou redeviendra svelte
LE FLACON : 10 Fr. — Envoi franco contre mandat-p.
Laboratoires BOUTY, 1, Rue de Châteaudun, Paris.
Il est bon de prendre l'avis d'un médecin.

PARFUM
FLORAMYE
L.T. PIVER
PARIS

HERNIE GUÈRE

par le Nouveau BANDAGE MEYRIGNAC
Accepté par la Société de Chirurgie de Paris
Recommandé par les
Membres du Corps Médical
Cet appareil en forme d'arbalète est invisible sur le corps
supprime le ressort du dos et le sous-cuisse. Le malade
peut se livrer à tous les travaux sans éprouver de gêne
Par sa pression constante il mène à la guérison l'avis. Catalogue
MEYRIGNAC, Spécialiste-Herniaire, 229, Rue St-Honoré, Paris.

INOFFENSIF.
Supprime Copahu, Cubé,
Liquides astringents
QUÉRISON RADICALE
et rapide des maladies
contagieuses; très effi-
cace dans les maladies
de la vessie: cystite, catarrhe,
hématurie
SANTAL MIDY
113, faub. St-Honoré, PARIS

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :

Paris et Départements 24 fr.
Etranger 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

13 Octobre 1906 N° 421

PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & C^{ie}

9 et 11, avenue de l'Opéra, PARIS * Téléph. 280-52, 280-56, 254-88
Publicité : HUGUET, MINART & C^{ie}, 11, boulevard des Italiens

PUBLICITÉ :

Pages d'Annonces, la ligne 2 fr.
La Page 600 fr.
Encartage 750 fr.

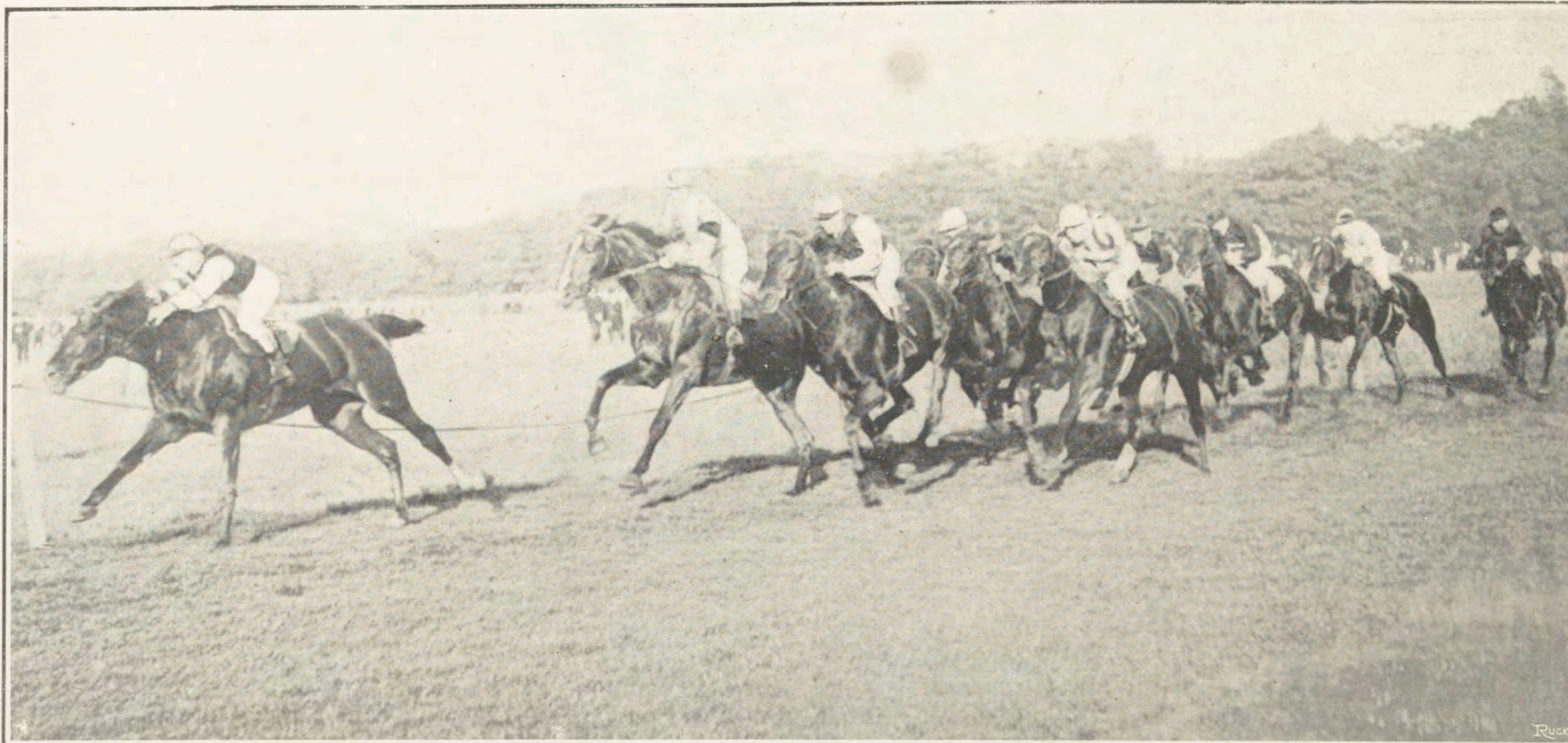


(Plaque Lumière.)

WAGNER, GAGNANT DE LA COUPE VANDERBILT

La Coupe Vanderbilt, disputée samedi dernier, sur les routes de Long-Island, aux environs de New-York, a été un triomphe pour l'industrie française. Wagner, sur sa voiture Darracq, munie de pneumatiques et de jantes amovibles Michelin, magnéto Simms-Bosch, radiateur Grouvelle et Arquembourg, a pris la première place, couvrant les 478 kilomètres du parcours en 4 h. 50 m. 10 s. 2/5, soit à une vitesse de 98 kilom. 880 à l'heure.

LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL



Marsan

Maintenon Ecots Fellah Montlieu Bachelor's Button Glouglou II Punta Gorda Briseœur Luzerne

Le passage des concurrents au bas de la descente.

Marsan, qui avait pris la tête au départ, menait encore à ce moment, suivi d'Ecots, Montlieu et Fellah. Bachelor's Button, qui avait rétrogradé, revenait sur les leaders, mais ne pouvait longtemps se maintenir.



La rentrée des vainqueurs du Prix du Conseil Municipal (100.000 francs, 2.400 mètres). Longchamp, 7 octobre.

Ransch, tout heureux de la victoire qu'il vient de remporter avec Maintenon, regarde en riant son camarade Childs, qui paraît déconfit.

Maintenon a gagné, en grand cheval, le Prix du Conseil Municipal. Seule, Punta Gorda a paru le menacer un instant. Partie de derrière, la jument de M. Lieux a fait son effort en face de la petite tribune et arrivait à la hauteur de la hanche de Maintenon, mais Ransch rendait la main, Maintenon s'allongeait aussitôt et terminait facilement avec trois quarts de longueur d'avance.

LA COUPE VANDERBILT

Par C. FAROUX

La dernière compétition internationale de vitesse a permis à l'industrie française de confirmer sa grande supériorité. Après Renault, après Lorraine-Dietrich, Darracq triomphe à son tour. Les Américains ont mal figuré, mais l'un de leurs champions fait le meilleur temps sur un tour. La troisième Coupe Vanderbilt a été la course d'automobiles la plus émouvante qu'on ait encore vue; malheureusement l'organisation fut insuffisante et les accidents nombreux.

COMME en 1904, comme en 1905, la Coupe Vanderbilt a fourni en 1906 à l'industrie française une nouvelle occasion de témoigner de sa haute valeur. Le glorieux trophée que Tiffany cisela à l'image d'un des plus beaux vases du trésor de Boscoreale et que W. K. Vanderbilt Junior offrit généreusement à l'Automobile-Club d'Amérique, voit aujourd'hui trois noms français gravés sur ses flancs : Panhard-Levassor, avec Heath; puis Darracq, avec Hémerly d'abord, avec Wagner ensuite.

Nous n'avons point assisté à l'épreuve; mais nous l'avons vécue tour par tour au bout du fil. Jamais course ne fut disputée depuis le départ jusqu'à l'arrivée avec plus d'acharnement, mais jamais la victoire ne parut plus longtemps incertaine, encore que l'intépide Wagner ait constamment mené le train.

Une lutte ardente et serrée Pour décrire brièvement l'épreuve, il suffit de se reporter au tableau des temps tour par tour. Les chiffres ont alors une singulière éloquence.

Dès le premier tour, Wagner prend deux minutes à tout le lot: derrière lui, Jenatzy, Lancia, Duray, Nazzaro, Albert Clément, Fitz Shepard et Lawell s'échelonnent en moins d'une centaine de secondes, et en raison du rapprochement des départs — conséquence du petit circuit — passent sans répit devant les tribunes. Une émotion puissante naît qui grandira constamment jusqu'à l'arrivée du vainqueur.

Dès ce début, Weillschott, le conducteur de la troisième Fiat, est contraint de s'arrêter, l'imprudence d'un spectateur l'ayant forcé à une embardée violente qui a amené, après choc contre un talus, la rupture de la direction.

Au second tour, Wagner, Jenatzy et Lancia passent en bloc compact, tenant tous trois sur la route en un espacement d'une cinquantaine de mètres. Au virage de Jericho, la Darracq se faufile à la corde et Wagner prend décidément le commandement. Il a dépassé tous ceux qui sont partis avant lui et de ceux qui le suivaient, seuls, A. Clément, Fitz Shepard et Duray sont encore dans la chasse à trois ou quatre minutes du premier.

La course ira ainsi jusqu'au cours du dernier tour avec des alternatives diverses entre Duray, A. Clément et Jenatzy mais sans qu'aucun d'eux, non plus que le terrible Lancia, puisse jamais parvenir à rejoindre l'indéfectible champion de Darracq, qui s'affirme le digne camarade d'Hémerly.

A la fin du neuvième tour, Wagner est encore passé aux tribunes avant Lancia et cependant il n'arrive pas à l'heure où on l'attend, une voiture est bien annoncée, mais c'est celle de Lancia qui a passé Wagner arrêté par une crevaison.

La victoire va-t-elle donc échapper au valeureux Français? Parti 6 minutes après Lancia, il a 6 minutes pour arriver. On sait bien que Wagner a des jantes amovibles Michelin et que son avance sur l'Italien lui permettait une crevaison, mais on s'impatiente. Les esprits sont inquiets.

Enfin: *Car Coming!* a rugi le speaker. Vingt secondes plus tard, la Darracq fine et rapide, coupe la ligne d'arrivée. La musique s'interrompt de jouer l'hymne italien commencé en l'honneur de Lancia, et attaque la *Marseillaise*.

Cris, bouquets, félicitations, sifflets, rien ne manque au triomphe de Wagner.

Le Français a couvert les 478 kilomètres que comportait l'épreuve en 4 h. 50 m. 10 s. 1/5, ce qui indique une moyenne horaire de 99 à l'heure. Lancia est second à 3 minutes; Duray suit Lancia à 16 secondes — 16 secondes sur près de 500 kilomètres — puis viennent très rapprochés, A. Clément, quatrième et Jenatzy, cinquième.

Après l'arrivée du champion des Mercedes, les organisateurs décident d'arrêter l'épreuve, en raison de l'encombrement de la route.

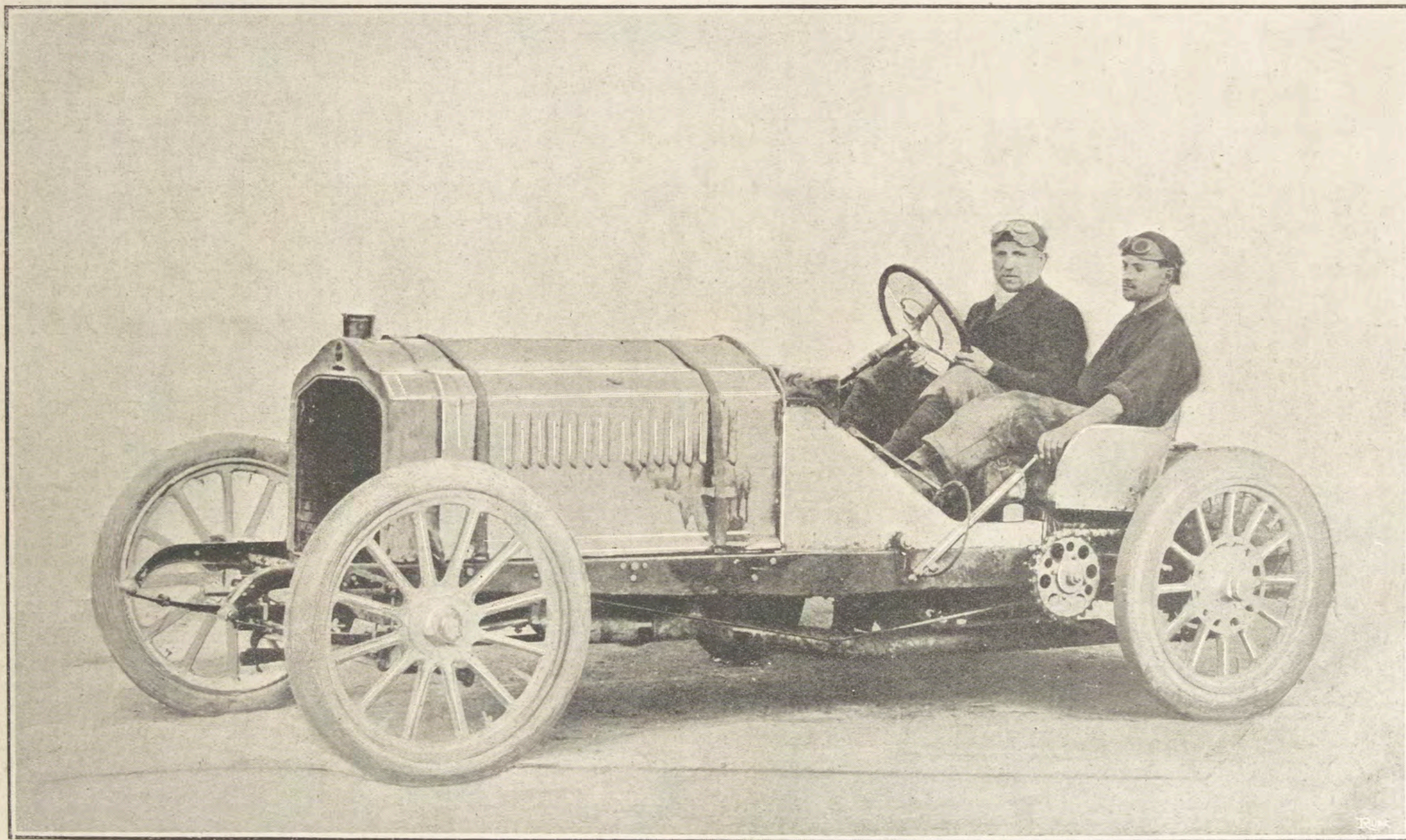
Conclusion Ainsi, les voitures américaines ont peu brillé et l'industrie yankee n'emporte qu'une bien maigre fiche de consolation: celle de voir le record du tour détenu par la Locomobile de Tracy.

Il n'est point indispensable de se livrer à de longs commentaires: je citerai simplement ce fait, qui prouve ce que pense le donateur de la Coupe des constructeurs de son pays.

La veille de l'épreuve, W. K. Vanderbilt tint à Payne Whitney le pari de 20.000 dollars contre 10.000 (100.000 francs contre 50.000) que dans les cinq premiers du classement général se trouveraient trois Français et aucun Américain!

Il a gagné ce pari: j'imagine que quelques-uns de ses compatriotes lui en sauront mauvais gré.

C. FAROUX.



(Plaque Lumière).

Duray, arrivé troisième dans la Coupe Vanderbilt (1).

Duray, sur voiture Lorraine-Dietrich, munie de pneumatiques et de jantes amovibles Michelin, magnéto Simms-Bosch, radiateur Grouvelle et Arquembourg, s'est classé troisième, en 4 h. 53 m. 44 s. 4/5, à 16 s. 3/5 du second, et à 5 m. 34 s. 2/5 du vainqueur.

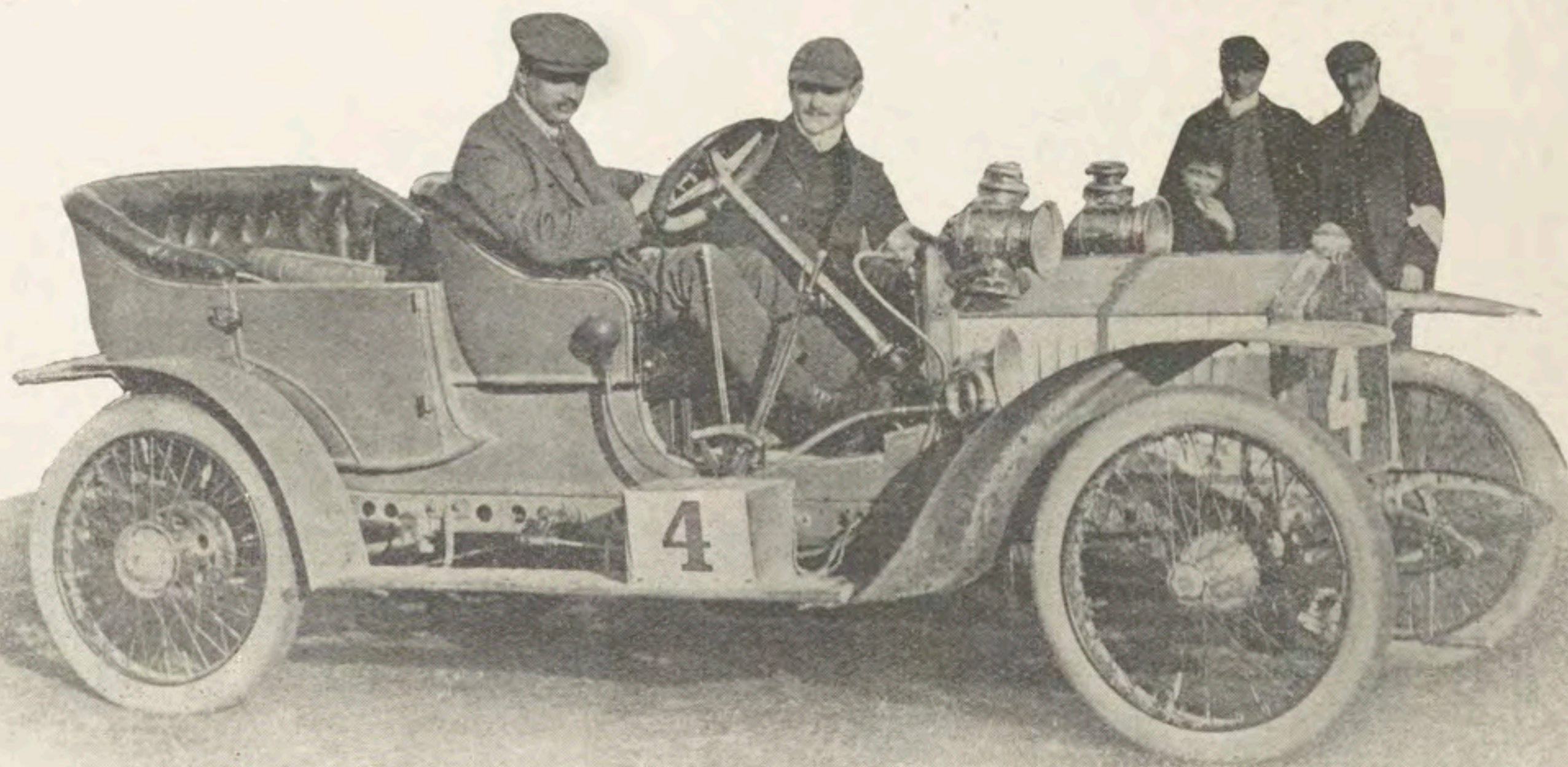
(1) Nous donnerons dans un prochain numéro les photographies prises pendant la course.

LE TOURIST TROPHY

La grande épreuve de tourisme anglaise est revenue à un Anglais. Les Français ont pris les trois places suivantes.

L'ANGLAIS dédaigne la course de vitesse. Il est même curieux que dans ce pays, essentiellement sportif, le cyclisme et l'automobile soient à peu près abandonnés en tant que sport. Toute l'attention des constructeurs anglais s'est, au contraire, portée vers les épreuves utilitaires, les concours de tourisme. Le Tourist Trophy qui s'est disputé la semaine dernière sur les routes de l'île de Man, plus hospitalières à ce genre d'épreuves que celles de la Grande-Bretagne, est basé sur une très heureuse formule. C'est une épreuve de vitesse, réservée aux voitures de tourisme : c'est bien celle qui a réalisé la meilleure moyenne sur l'ensemble du parcours qui est classée première, mais, au lieu de limiter le poids, la cylindrée ou l'alésage, on ne remet à chaque concurrent qu'une quantité limitée d'essence.

Chaque concurrent en reçoit 30 litres, et toutes les précautions sont prises pour qu'aucune supercherie ne soit possible. La course devient ainsi une course à la consommation. Nos fabricants sont assez rebelles à ce genre d'épreuves. Ils ont tort. Ils craignent de montrer que leurs voitures dépensent trop. C'est une considération bien secondaire. La dépense d'essence n'entre guère en ligne de compte dans le budget d'une voiture de tourisme. La grosse dépense, ce sont les pneumatiques, ce sont les réparations. En somme, la consommation est le meilleur criterium de la qualité. Si avec une quantité égale d'énergie, une voiture réalise une meilleure moyenne, c'est qu'avec le même nombre de calories elle a fourni un plus grand travail, c'est donc que le rendement du moteur, des transmissions, etc., est supérieur. Et c'est bien là ce qu'on demande au concours de démontrer. Le règlement, pour égaliser les chances, impose un poids minimum de châssis, 590 kilos, et un poids minimum de carrosserie, 490 kilos, quatre voyageurs ou le poids équivalent ; il exige que la voiture puisse faire du 20 km. en palier en quatrième et démarrer dans une côte à 19,90. C'est ce que demande le touriste qui veut pouvoir ralentir suffisamment



L'hon. C. S. Rolls, vainqueur du Tourist Trophy.

Sur sa voiture, munie de pneumatiques Dunlop, Rolls a gagné l'épreuve en 4 h. 6 m. 3 s., pour les 262 kilomètres, soit 63 km. 900 à l'heure.

sans débrayer et être sûr de ne pas caler au départ dans une côte. Il serait à souhaiter que, l'an prochain, nous ayons en France une épreuve basée sur un règlement analogue. Je désirerais, par exemple, que les voyageurs fussent bien des voyageurs effectifs. L'encombrement n'est pas le même et une voiture est faite pour transporter des voyageurs en chair et en os et non en plomb. Les voitures françaises qui ont pris part au Tourist Trophy avaient le grand tort de ne pas avoir été préparées en vue de cette épreuve. Il en était tout autrement des voitures anglaises. Aussi est-ce une voiture anglaise, la Rolls Royce menée par l'honorable C. S. Rolls, qui a gagné. Mais les françaises ont pris les trois places suivantes avec Berliet, Darracq, Bayard-Clément. Bablot qui s'est classé second a joué de malheur avec ses pneus. Il a fait la course avec 25 litres d'essence, tandis que Rolls en consommait 29. La Berliet s'est montrée en somme la plus rapide du lot et a fait une fois de plus la preuve de ses qualités d'économie de consommation qui lui ont fait une réputation en France.

F. A. WHEEL.



Bablot, au virage dangereux de Manhasset.

Sur sa voiture Berliet, munie de pneumatiques Continental, Bablot s'est classé second, après avoir été victime de trois perforations en cours de route.



NOS CONCOURS



Une Catastrophe



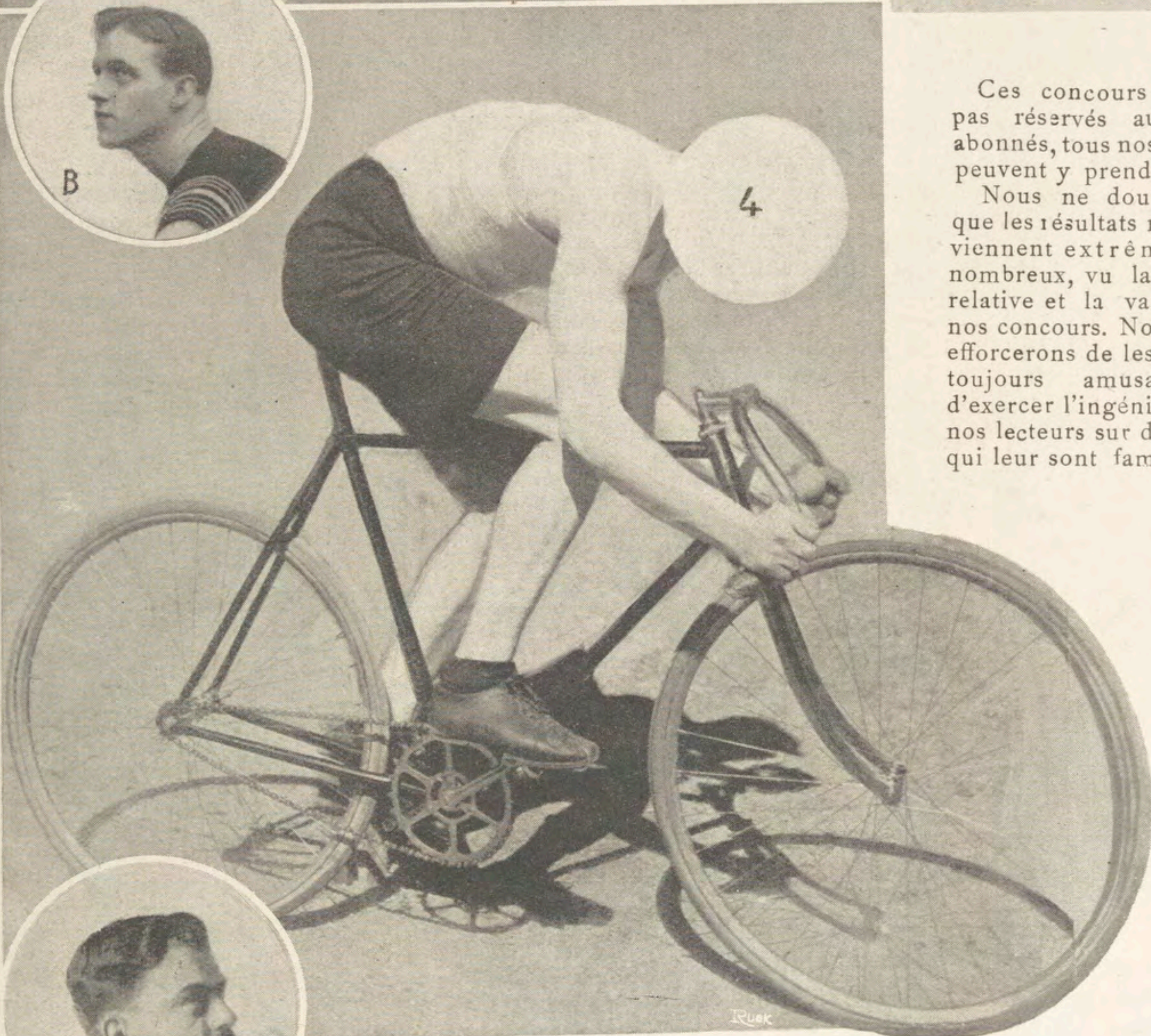
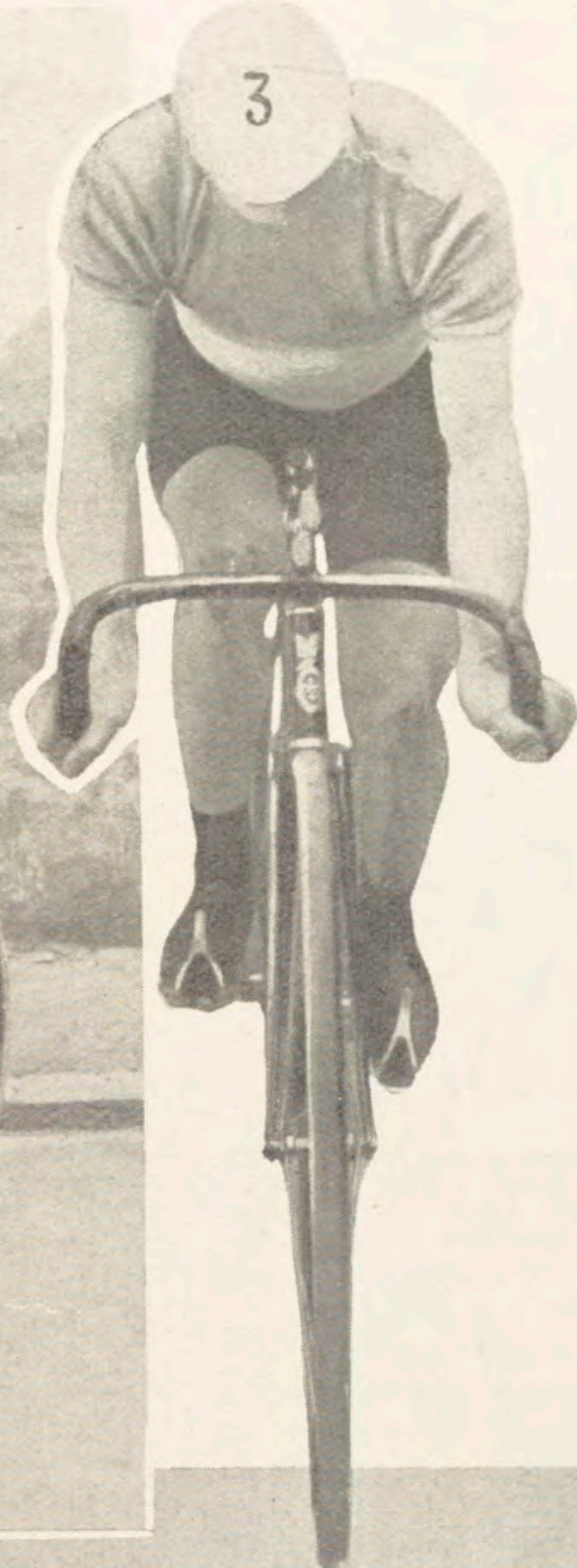
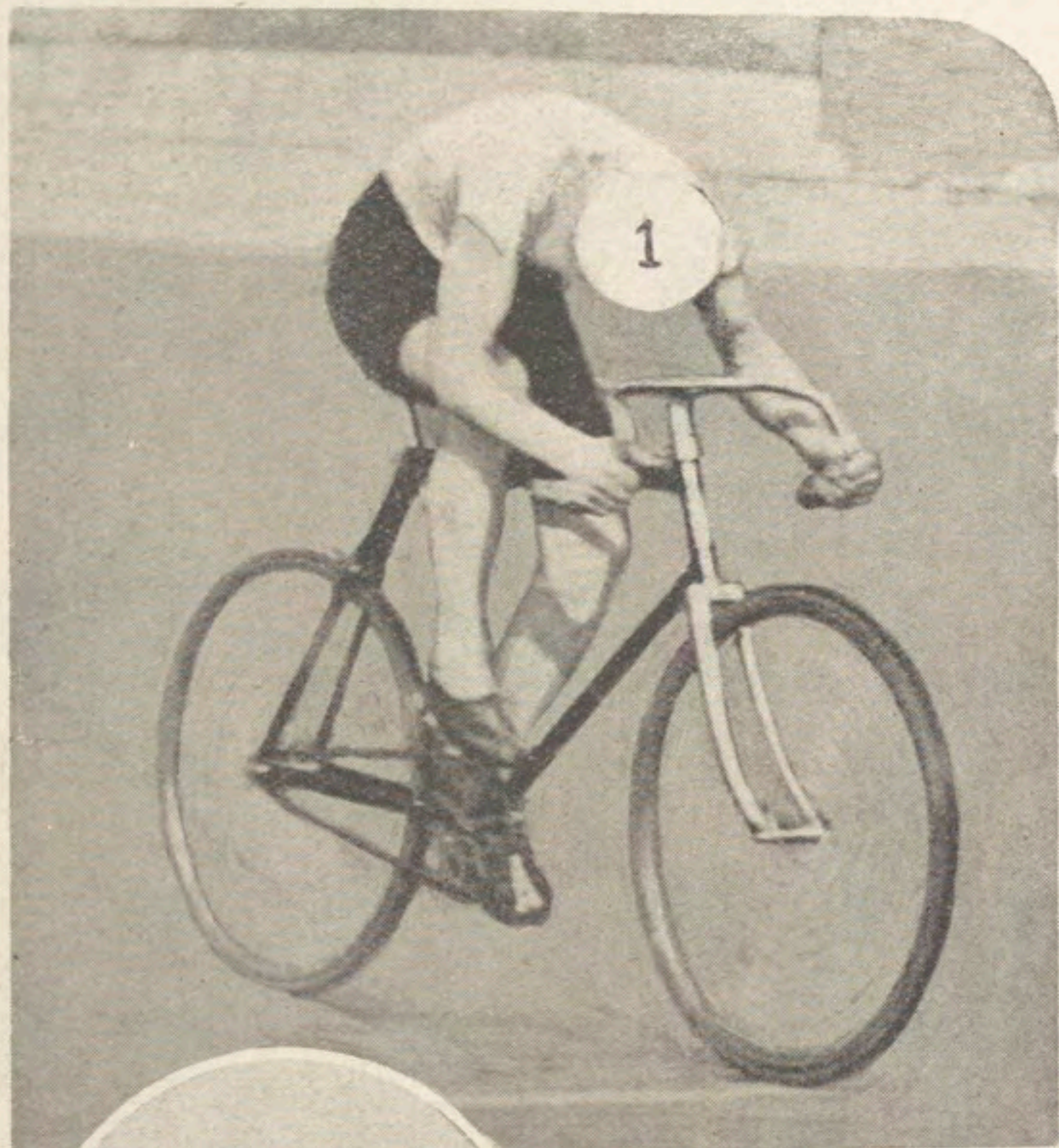
Ainsi que nous l'avions annoncé, nous commençons aujourd'hui, à la demande d'un grand nombre de nos lecteurs, une nouvelle et très intéressante série de **Concours** qui obtiendront, nous n'en doutons pas, le plus grand succès.

CONCOURS N° 1.

(NOUVEAU)

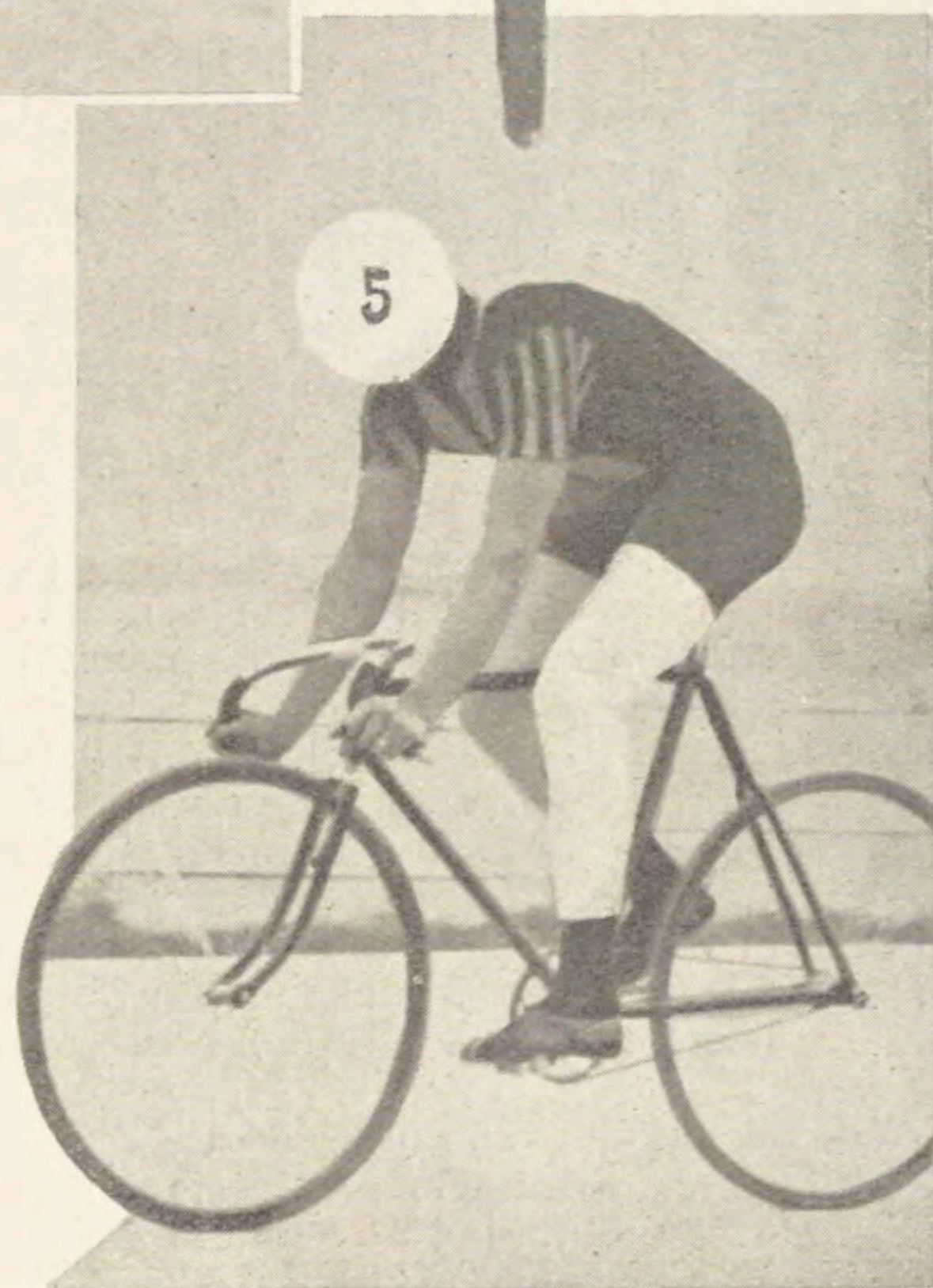
Une catastrophe.

Plusieurs coureurs cyclistes, très connus de nos



Ces concours ne sont pas réservés aux seuls abonnés, tous nos lecteurs peuvent y prendre part.

Nous ne doutons pas que les résultats nous parviennent extrêmement nombreux, vu la facilité relative et la variété de nos concours. Nous nous efforcerons de les rendre toujours amusants et d'exercer l'ingéniosité de nos lecteurs sur des sujets qui leur sont familiers.



Les solutions seront reçues jusqu'au 1^{er} novembre, et les résultats publiés dans notre numéro du 17 novembre. Les prix suivants seront attribués à ce concours.

1^{er} Prix. — Une bourse argent contrôlé, contenant **20 francs** en espèces;

2^e Prix. — Un abonnement d'un an à la *Vie au Grand Air*;

3^e Prix. — Un porte-crayon en argent contrôlé.



lecteurs, se sont accrochés à l'entraînement. Il en est résulté une chute terrible, telle que les têtes se sont détachées des corps. Les corps sont numérotés et les têtes indiquées au moyen d'une lettre. Nous prions nos lecteurs de nous dire à quels corps appartiennent ces têtes et quels sont les noms des coureurs.

Les réponses devront être placées sous une enveloppe spéciale, sur laquelle devra être collé le bon que l'on trouvera à la page III de la couverture. Elles devront être adressées à :

M. le Directeur des Concours
des Publications Pierre Lafitte et C^{ie}, 9, avenue de l'Opéra, Paris.



Après la Coupe aéronautique Gordon Bennett

Par G. BESANÇON, Secrétaire général de l'Aéro-Club de France.

La grande épreuve aéronautique, la Coupe Gordon Bennett a été l'une des plus belles manifestations sportives de l'année. Notre collaborateur explique pourquoi les concurrents n'ont pas atteint les records de distance et quelle fut l'influence des vents.

Ce que fut cette grande épreuve internationale, la splendeur du spectacle au départ, la lutte acharnée et intrépide poursuivie toute la nuit du 30 septembre au 1^{er} octobre et une bonne partie de cette dernière journée, l'impression causée par l'atterrissage en Angleterre des sept concurrents qui osèrent traverser la Manche, quatre d'entre eux poussant même leur voyage jusqu'à l'infranchissable barrière de la mer du Nord, tout ce qui fit de la première Coupe aéronautique Gordon Bennett une des plus grandes manifestations sportives de l'année, nos lecteurs en garderont longtemps la mémoire.

Ils trouveront plus loin une carte panoramique qui leur donnera une idée très exacte des itinéraires aériens parcourus par les seize concurrents. Cette carte a été établie d'après les renseignements recueillis par l'Aéro-Club sur les livres de bord, compulsés avec les déclarations des aéronautes et celles des nombreux témoins qui ont vu passer les ballons.

On se rendra compte du mouvement tournant qui se produisit pendant la nuit du dimanche au lundi plus ou moins tôt suivant les altitudes, puisqu'il atteignit, presque aussitôt son départ, Scherle qui au lieu d'être emmené vers la côte du Calvados comme ses huit autres adversaires qui s'arrêtèrent en France, fut emmené vers la Seine-Inférieure et descendit à Saint-Aubin-sur-Scie, à quelques kilomètres de la mer et de Dieppe.

Le tracé de Balsan présente, lui aussi, une particularité; après la traversée, il fut pris par un courant contraire qui le ramenait sur la Manche, et après avoir décrit une sorte de crosse, il fut contraint de descendre à Singleton, au moment où il revenait sur ses pas.

Un classement provisoire Nous donnons ci-dessous le classement des concurrents, tout en faisant remarquer que ce classement est tout provisoire et sujet pour certains à révision en attendant l'homologation officielle par la Commission sportive de l'Aéro-Club de France.

1. Frank P. Lahm (Amérique), atterri à Robin Hood Bay près Scarborough (Angleterre), vainqueur de la Coupe Gordon Bennett, par 650 kilomètres.
2. Alfred Vonwiller (Italie), à New-Holland, près Hull (Angleterre), 570 kilomètres.
3. Comte de La Vaulx (France), à Walsingham, près Wells (Angleterre), 470 kilomètres.
4. C.-S. Rolls (Angleterre), à Sandringham-Norfolk (Angleterre), 465 kilomètres.
5. Jacques Balsan (France), à Singleton (Angleterre), 315 kilomètres.
6. Professeur Huntington (Angleterre), à Cold-Harbour (Angleterre), 300 kilomètres.
7. Kindelan y Duani (Espagne), à Chichester (Angleterre), 297 kilomètres.
8. Herrera (Espagne), à Dives-Cabourg (Calvados), 180 kilomètres.
9. Hugo von Abercron (Allemagne), à Villers-sur-Mer, 172 kilomètres.
10. Comte de Castillon de Saint-Victor (France), à Blonville-sur-Mer, près Trouville, 167 kilomètres.
11. De Salamanca (Espagne), à Blonville-sur-Mer, 167 kilomètres.
12. Butler (Angleterre), à Blonville-sur-Mer, 167 kilomètres.
13. Ingénieur Scherle (Allemagne), à Saint-Aubin, près Dieppe, 150 kilomètres.
14. Baron Von Hewald (Allemagne), à Condé-sur-Risle, 140 kilomètres.
15. Van Den Driesche (Belgique), à Brétigny (Eure), 125 kilomètres.
16. Santos-Dumont (Amérique), à Broglie (Eure), 120 kilomètres.

Tous ces chiffres sont approximatifs. La différence qui sépare Rolls de De La Vaulx est extrêmement minime et il se pourrait qu'après enquête sur les lieux et détermination astronomique du point de chacun des atterrissages, leurs places fussent interverties.

Le vainqueur Ainsi la Coupe échappe à la France, mais celui qui l'enlève est presque un Français.

Le lieutenant Frank P. Lahm est, en effet, le fils de Frank S. Lahm, un Américain parisianisé depuis vingt ans, membre du Comité et doyen des pilotes de l'Aéro-Club de France. M. Frank S. Lahm avait été désigné primitivement comme champion par l'Aéro-Club of America, mais il fut obligé de partir en Amérique la veille de la course. Détail curieux, il apprit en cours de route, par la télégraphie sans fil, le magnifique succès de son suppléant, joie profonde pour le père, et pour l'Américain et pour le sportsman.

M. Frank P. Lahm est né à Mansfield (Ohio) le 17 novembre 1877. Il est donc âgé de 29 ans. Après un séjour à l'école militaire de West Point, il fut nommé lieutenant de cavalerie en juin 1901. Il se rendit en cette qualité aux Philippines, où il fit campagne pendant deux ans. Depuis 1903, il était attaché à l'école de West Point en qualité d'instructeur de français.

Il vient d'être détaché en France pour un stage à l'école de cavalerie de Saumur à titre étranger, et il va rejoindre l'école sous peu de jours. Il a profité de son séjour pour faire, coup sur coup, plusieurs ascensions d'entraînement avec un de ses compatriotes, M. J. Mac Coy et, entre autres, un raid de Paris à Saint-Brieuc. Ses sorties d'entraînement lui ont profité, et pour sa première course, il a fait un coup de maître, triomphant des vieux routiers comme étaient la plupart de ses concurrents.

La course du 30 septembre est d'ailleurs le triomphe de la jeune école. Tous les jeunes arrivent en tête: Lahm n'a que 29 ans, Rolls est du même

âge, Vonwiller a 30 ans; le doyen est le comte de La Vaulx, qui en compte 36.

Il serait injuste d'oublier dans nos chaleureuses félicitations le compagnon de nacelle du lieutenant Lahm, le major Hersey, le savant directeur du Weather Bureau de Washington, observateur scientifique attaché par son gouvernement à l'expédition polaire Wellman. Il a fait preuve, lui aussi, d'une superbe audace et ses connaissances météorologiques, étant donné la curieuse distribution des courants aériens, ont pu utilement contribuer au succès de l'United States.

Le ballon de M. Lahm a été construit par M. Mallet. Il s'appelait antérieurement l'Eros et appartenait en commun à MM. de La Vaulx et Castillon de Saint-Victor. Il cube 2.080 mètres cubes. M. Lahm l'avait acheté quelques jours avant la course. Il venait d'être remanié, mais la corderie et la nacelle étaient anciennes.

Par suite de la victoire de Lahm, la Coupe passe à l'Aéro-Club d'Amérique, à charge par lui de la remettre en compétition dans le délai d'un an.

M. Frank S. Lahm, premier du classement général, se voit attribuer la prime espèce de 12 500 francs offerte par M. Gordon Bennett, plus la moitié des entrées, 2.000 francs, soit au total 14.500 francs.

M. Vonwiller, deuxième, reçoit le tiers des entrées: 1.333 francs. Le comte de La Vaulx, troisième, le reste des entrées, 660 francs, la médaille de l'Aéro-Club du Sud-Ouest au premier champion français, la Coupe de la Petite Gironde attribuée au premier des teams français ou espagnols.

M. Rolls, quatrième du classement général et premier des champions anglais, gagne le prix offert par Mme Howard Gould (1.250 francs), et la médaille de durée offerte par les Sports. Enfin, la médaille de l'Auto revient au distingué ingénieur aéronaute M. Maurice Mallet, constructeur de cinq des sept ballons parvenus en Angleterre.

Coup d'œil d'ensemble Ce que nous voudrions en quelques mots mettre en lumière — il est si tentant de faire le prophète après coup — c'est la physionomie générale de la course.

La Coupe Gordon Bennett est aux termes du règlement, une épreuve de distance. Mais en aérostation plus encore qu'en tout autre sport, l'homme propose et les forces extérieures qui le dominent, en l'espèce le vent, disposent.

La course du 30 septembre, malgré les belles performances accomplies, n'a point pleinement revêtu le caractère d'une épreuve de distance au sens strict du mot. Il eût fallu, pour cela, que les ballons poussés par un bon vent d'Ouest, de direction constante et régulière, eussent devant eux un champ indéfini permettant aux aéronautes d'aller jusqu'au bout de leur lest ou jusqu'à épuisement de leurs forces et de battre peut-être le record mondial de distance, 1.925 kilomètres (Vincennes-Korostychev, du comte de La Vaulx.) Dans ces directions seraient réellement entrées en jeu certaines des qualités essentielles du sportsman aéronaute, la maîtrise de son équilibre, conservée au prix des sacrifices minima de lest, l'endurance de l'homme et aussi, il faut bien le dire, la supériorité des matériels de course se traduisant surtout par la plus grande quantité de lest disponible. Ce sable précieux, représente pour l'aérostas une réserve latente d'énergie assimilable, comme rôle, au combustible emporté par une machine à vapeur. Au bon pilote d'en obtenir, toutes choses restant égales, d'ailleurs, par un emploi judicieux et ménagé, les plus grands résultats possibles, de même que la qualité d'un bon conducteur de la locomotive pourra se traduire par la meilleure utilisation, en vitesse ou en durée, d'une quantité donnée de charbon.

Mais ce n'est point dans ce savant jeu de lest que réside tout l'art d'un aéronaute complet. Lorsque le champ qui lui est offert est limité par un obstacle infranchissable, — pour ceux qui étaient décidés à passer en Angleterre c'était dans le cas présent, la mer du Nord — il doit faire appel à son expérience de l'atmosphère et à ses connaissances météorologiques, pour tâcher de rester dans le courant aérien dont la direction lui permettra de rencontrer plus tard et le plus loin possible l'inflexible barrière qui l'obligera à la descente sous peine d'inutile folie. Si les rayons solaires en dilatant le gaz obligent le ballon à s'élever, si une condensation intempestive tend à le ramener au sol, si une variation d'altitude due à une cause quelconque tend à l'écarter de la zone où règne le vent favorable, il faut que le pilote cherche à s'y maintenir ou à la regagner par l'usage approprié du lest ou de la soupape. Le navire aérien, comme le voilier, doit louvoyer, tirer des bordées en utilisant les vents de direction variées qui se superposent aux différentes altitudes, en un mot serrer au plus près la ligne la plus favorable à la durée du parcours. Le bon manœuvrier doit se doubler d'un bon météorologiste et il doit être également capable de repérer approximativement la direction qu'il suit avec le secours de la carte de la boussole et au besoin des astres. A ce point de vue, les deux premiers classés étaient fort redoutables, le lieutenant américain Frank P. Lahm, gagnant de la Coupe se trouvant aidé par M. le major Hersey, directeur du bureau météorologique de Washington et fort habitué à la navigation maritime et M. Vonwiller champion italien classé deuxième, ayant à son bord le lieutenant du génie Cianetti également très compétent en pareille matière.

Le mouvement tournant des vents On pouvait d'ailleurs prévoir, M. Angot du Bureau central météorologique avait même prévu et annoncé aux concurrents le mouvement tournant qui allait se produire.

témérité avec quelque espoir de succès. Nous aimons infiniment mieux qu'il ne l'aient point tentée.

Les plus heureux des concurrents furent donc ceux qui entrèrent le plus à l'Ouest en Angleterre, abordant la grande île à peu près au milieu de sa côte méridionale et se trouvant entraînés presque suivant la ligne médiane du territoire britannique par le vent du Sud, puis ramenés plus tard que les autres à la côte occidentale, vers la mer du Nord, par le vent soufflant alors d'Ouest. Ceux qui passèrent plus à droite devaient, comme MM. de La Vaulx et Rolls, malgré toutes leurs manœuvres pour gagner dans l'Ouest, rencontrer plus tôt la mer du Nord au fond de cette impasse que forme le comté de Norfolk. Leur bonne ou mauvaise fortune a donc joué un rôle important dans le classement des concurrents. Car si l'on peut dire après coup qu'il y avait avantage à se laisser entraîner au début vers l'Ouest, le mouvement tournant escompté par tous les concurrents attirés en Angleterre n'était pas assez précisé à l'avance dans le temps et dans l'espace pour qu'on ne pût pas croire avantageux de choisir la direction la plus



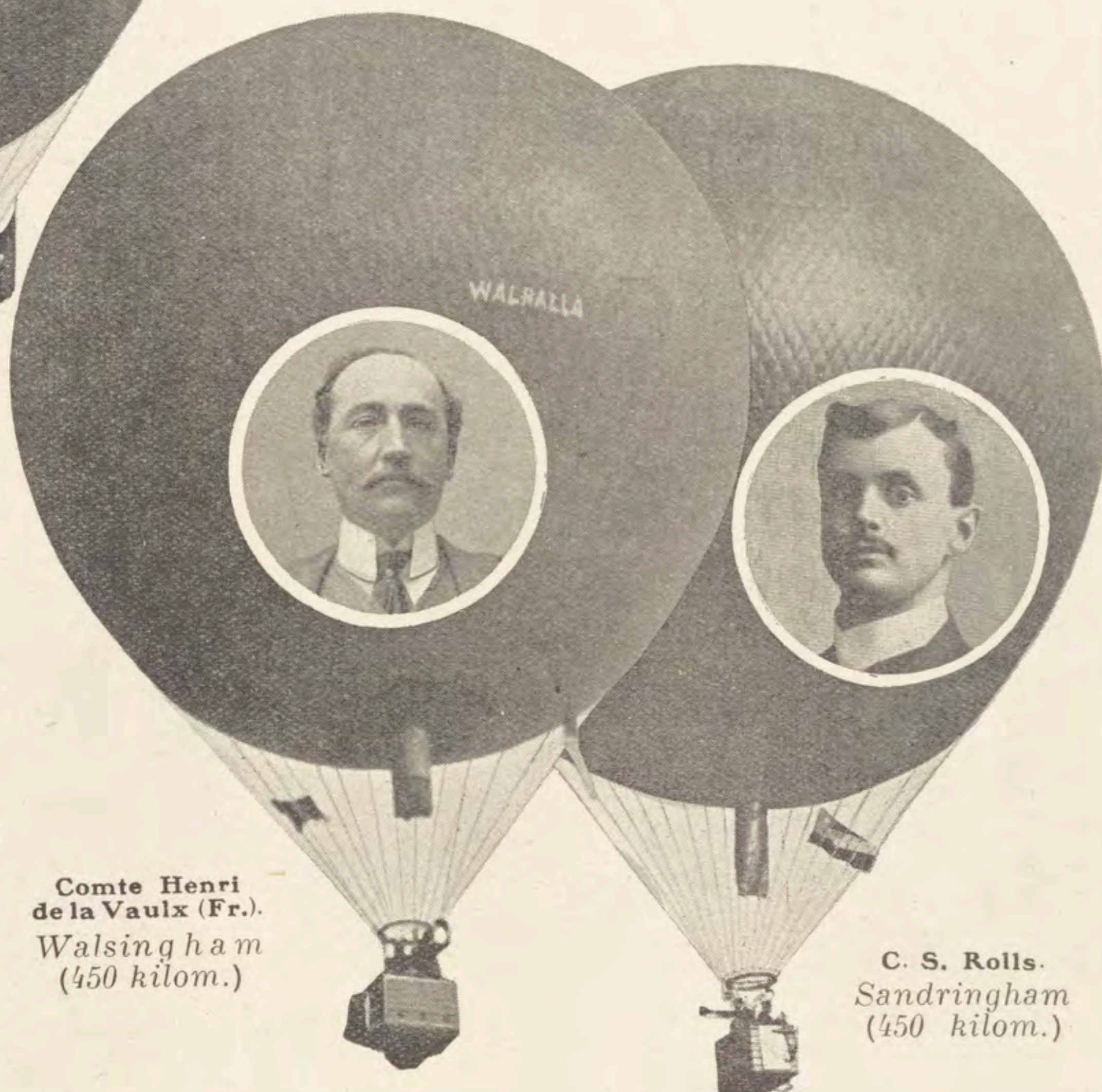
Alfredo Wonviller (Ital.).
Descendu à New-Holland
(550 kilomètres).

Il avait déclaré avant la course que le vent tournerait de l'Est au Sud et du Sud à l'Ouest. Mais il lui avait été impossible, bien qu'il les assurât imminents, de fixer avec précision l'heure et le lieu où les ballons ressentiraient les effets de ces changements successifs de direction. Il lui manquait pour donner une quasi-certitude avec une précision parfaite une dépêche annonçant une forte dépression sur l'Islande. Ce télégramme, en raison de la fermeture des bureaux télégraphiques, ne put parvenir au Bureau central météorologique que le lundi matin. Sans cela tous les concurrents auraient pu s'engager sans crainte sur la Manche, assurés finalement de se retrouver au terme du voyage vers le Nord de l'Angleterre.

M. Angot a bien voulu nous dire que les ballons, étant donné les circonstances météorologiques, avaient de grandes chances, en s'élançant sur la mer du Nord, de venir aborder les côtes scandinaves, mais cela sous con-

Frank P. Lahm (Am.).
Gagnant de la Coupe, a atterri à Fylinghall
(650 kilomètres).

Comte Henri de la Vaulx (Fr.).
Walsingham
(450 kilom.)



C. S. Rolls.
Sandringham
(450 kilom.)

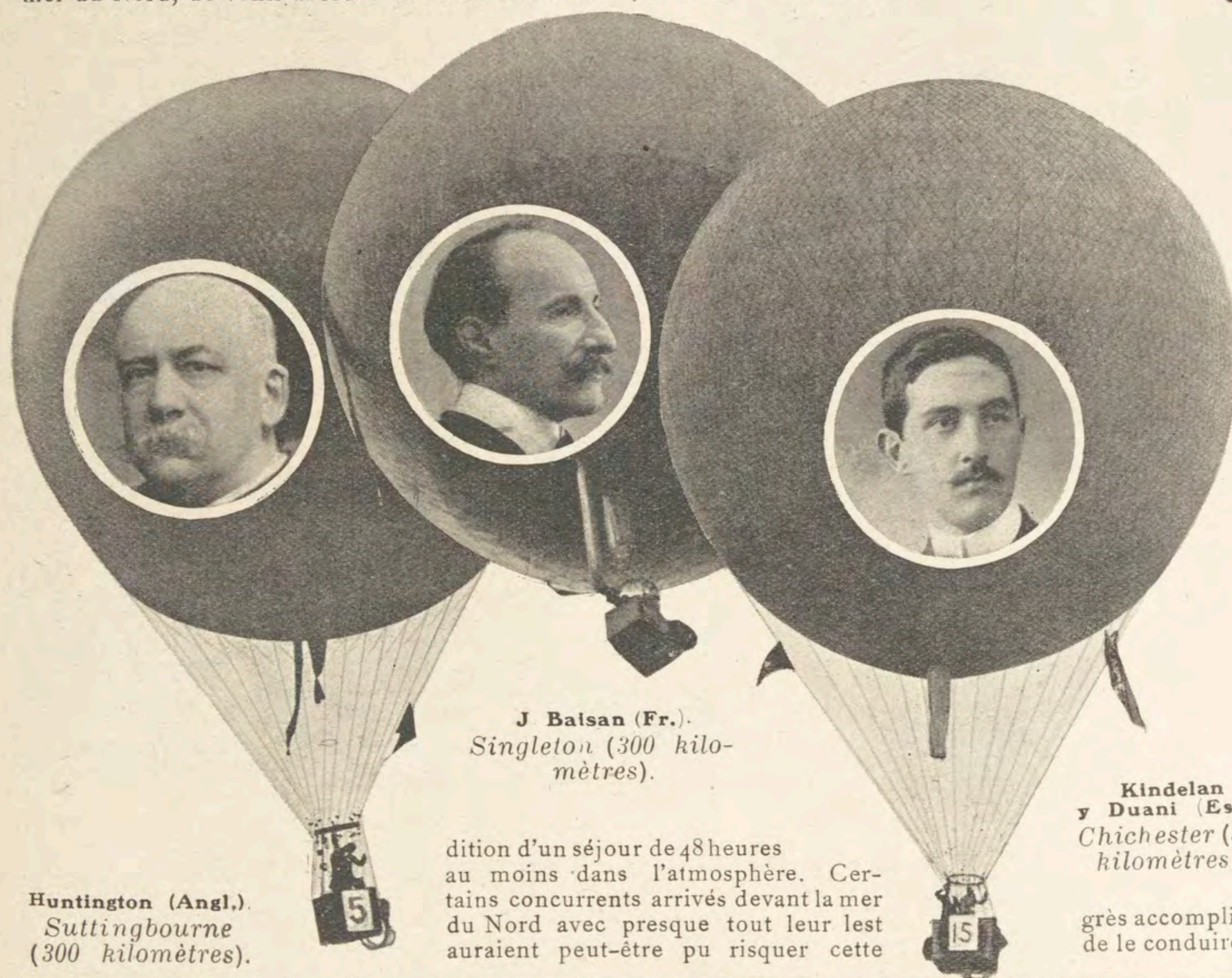
orientale qui réduisait au minimum la durée de la traversée de la Manche.

Des concurrents valeureux Quoi qu'il en soit, les aéronautes de la Coupe ont amplement démontré leur intrépidité raisonnée et leur magnifique tempérament. Ils ont fait honneur au sport aérien. Songe-t-on que depuis l'invention des ballons jusqu'au 30 septembre dernier, on comptait seulement six traversées aériennes du continent en Angleterre? Et encore les cinq premières avaient-elles eu comme point de départ la côte française. Seule la sixième et la plus belle, celle du comte de la Vaulx, du Parc de l'Aéro-Club, à Saint-Cloud, à la ferme de Carlam-Hill, au Nord-Est de Hull, (600 kilomètres en 16 h. 40 m., les 26-27 septembre 1906) avait été tentée de l'intérieur des terres. Cette superbe performance, sensiblement plus rapide que toutes celles qui viennent d'être menées à bien, n'est inférieure qu'à une cinquantaine de kilomètres à celle du lieutenant Lahm, vainqueur de la Coupe Gordon Bennett; elle est supérieure d'une vingtaine de kilomètres à celle de M. Wonviller, deuxième de la même épreuve. La traversée aérienne de France en Angleterre n'avait plus été tentée depuis. Et voilà que dans la même nuit, stimulés par l'émulation sportive, sept aéronautes mènent à bien l'audacieuse entreprise.

Kindelan y Duani (Esp.).
Chichester (300 kilomètres).

Cela suffit à montrer — et ce sera peut-être la morale à tirer — les immenses progrès accomplis dans la construction du ballon et dans l'art de le conduire.

GEORGES BESANÇON.



Huntington (Angl.).
Sutthibourne
(300 kilomètres).

J. Balsan (Fr.).
Singleton (300 kilomètres).

dition d'un séjour de 48 heures au moins dans l'atmosphère. Certains concurrents arrivés devant la mer du Nord avec presque tout leur lest auraient peut-être pu risquer cette

A propos des "Six Jours" Toulousains

Les mésaventures du Bazacle Le pour et le contre Conditions de réussite et motifs d'insuccès Les Six Jours à Paris, non ailleurs Et encore !

CETTE histoire des Six Jours de Toulouse n'a pas de précédent dans les annales des vélodromes français. Nous avons déjà vu des pistes cyclistes aller à la débâcle financière (plus d'une, même, car l'exploitation d'un vélodrome n'est pas ce qu'un vain peuple pense), mais il était réservé à la capitale du Languedoc de nous montrer un organisateur de courses levant le pied au cours d'une réunion et laissant se débrouiller entre ses coureurs, son public et son personnel.

On sait que l'événement s'est produit pendant la course de Six Jours à l'américaine, organisée du 24 au 30 septembre au Vélodrome du Bazacle, par un imprésario local dont le nom, d'ailleurs inconnu, importe peu. Vers la cinquante et unième heure, alors que les concurrents roulaient sans trêve depuis plus de deux jours et deux nuits, le bruit se répandait soudain que l'organisateur de la fête avait disparu, emportant la maigre recette réalisée jusque-là. Et si l'épreuve a pu ensuite se terminer c'est à la suite d'une entente des concurrents, qui se sont constitués organisateurs et ont marché jusqu'à la fin, se réservant de se partager les bénéfices d'après une proportion basée sur leur classement.

Certes, il est toujours extrêmement facile de venir, après l'événement, poser au prophète et crier à tous les échos : « Je vous l'avais bien dit ». Aujourd'hui qu'une déclaration publique de ce genre ne peut plus porter tort à qui que ce soit, il me sera pourtant permis d'affirmer que j'avais entièrement prévu ce qui est arrivé. De nombreux coureurs pressentis pour prendre part à la longue épreuve toulousaine étant venus me demander mon avis, je leur avais conseillé de s'abstenir, ou d'exiger

Une débâcle prévue d'avance



Un vélodrome délabré.

De temps en temps, pendant la course, arrivait un ouvrier avec ses ustensiles de travail. Il venait simplement réparer la piste qui s'en allait par morceaux.

des garanties sérieuses, telles que le dépôt préalable dans la caisse de l'U. V. F. du montant des prix en indemnités, portés sur les feuilles d'engagements. Insouciant comme à leur habitude, plusieurs coureurs passèrent outre à ces conseils désintéressés. Ils doivent aujourd'hui le regretter amèrement, puisque la plupart de ceux qui ont effectué le déplacement en sont de leur poche et que les vainqueurs de la course eux-mêmes n'ont reçu pour leur tâche gigantesque qu'une somme dérisoire.

Il ne me paraît d'ailleurs pas inutile de reproduire ici en détail le raisonnement par moi tenu avant la course du Bazacle. Non pas que je tire la moindre vanité de mes justes « prédictions », mais simplement parce qu'il s'agit d'opinion portant sur un sujet qui intéresse fort le public sportif, à en juger par les innombrables discussions qu'il motive actuellement.

Pourquoi la course de Toulouse était condamnée à l'insuccès Il est matériellement impossible, disais-je donc, qu'une organisation sportive aussi énorme qu'une course de Six Jours réussisse dans une ville comme Toulouse. Les profanes sont trop enclins à croire qu'il suffit, pour mettre semblable manifestation sur pied, d'engager des coureurs en nombre suffisant, de leur donner le départ, et de les laisser tourner pendant cent quarante-quatre heures. S'ils avaient, comme moi, fait



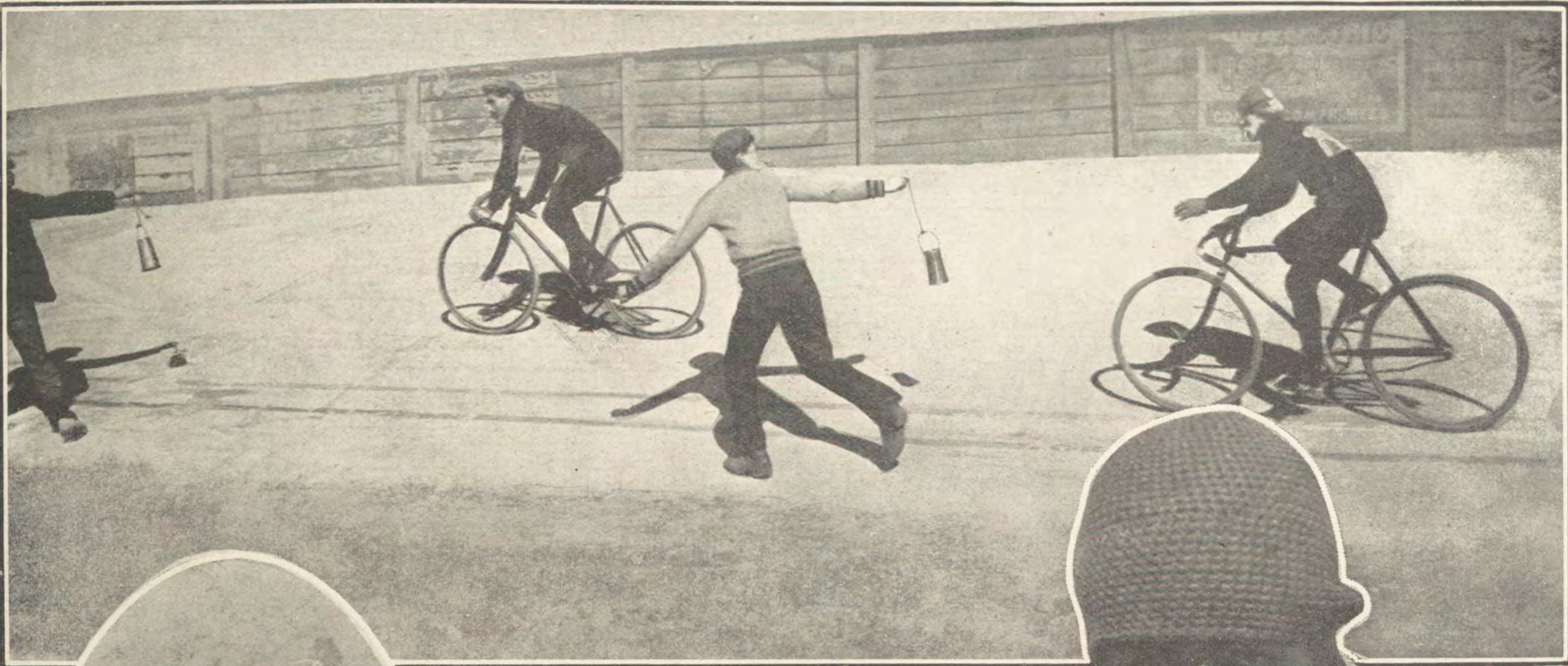
Emile Georget et Germain.

L'équipe des frères Georget a triomphé, couvrant 3.212 kil. 448 dans les 123 heures, précédant, d'un tour, l'équipe Gauban-Germain de La Flèche. Le courage et l'énergie de ces coureurs font désirer qu'ils participent à la course de Madison où ils seront sûrs de nous représenter dignement.



Germain se rafraîchit.

La chaleur fut tropicale pendant toute la course. Dès qu'ils descendaient de machine, les coureurs s'empressaient de prendre une douche et de se livrer à des ablutions.



(Plaques Lumière.)

Une défaillance de Thuau.

Thuau, insuffisamment entraîné, et incommodé par le soleil, fut victime de plusieurs défaillances qui l'obligèrent à abandonner, au grand désespoir de son équipier, Vanoni.

un petit tour à New-York, au moment de la classique épreuve de décembre, et pénétré dans les coulisses madisoniques, ils sauraient quelle somme colossale d'efforts... et d'argent nécessite une organisation pareille. La liste des prix? mais, j'oserais presque dire que c'est la partie la moins importante de l'affaire. Mettez donc en parallèle ce que vous coûtera la publicité, la lumière, le service de contrôle (à renouveler toutes les six heures), la police, le pointage, que sais-je encore?

Quand vous aurez sérieusement établi ce budget, vous serez stupéfait du prix de revient d'une course de Six Jours. Et la conclusion toute naturelle sera qu'à moins d'être assuré d'une grosse, très grosse recette, la plus élémentaire prudence commande de ne pas s'embarquer dans une organisation pareille.

Or, voulez-vous me dire comment on peut espérer effectuer cette recette — ces recettes, devrais-je dire, car il s'agit d'en faire toute la semaine et non pas d'en réaliser seulement une — dans une ville de cent mille habitants, et qui plus est, une ville où le sport cycliste n'a jamais passionné les masses suffisamment pour

Passage d'aliments.

Georget, aîné, et Payan, se préparent à recevoir des aliments que leur passent les soigneurs.

faire vivre convenablement un vélodrome? L'entreprise, même en supposant toutes les chances pour elle, est plus qu'aléatoire, et mon étonnement est de constater qu'il se trouve quelqu'un pour la tenter.

Je pose en principe qu'il ne faudrait pas compter sur une réussite ailleurs que dans une agglomération énorme et que, pour rester en France, seul, Paris aurait des chances de voir une entreprise de cette envergure obtenir du succès. Je dis « aurait des chances », car bien d'autres conditions seraient encore requises.

J'ai toujours pensé qu'une course de six jours donnée dans un local comme l'Hippodrome, situé près du centre, et en plein quartier noctambule, aurait eu le maximum de chances de succès, et mon étonnement fut de ne pas voir ses dirigeants tenter l'affaire au moment où ils avaient construit sous le vaste hall de l'avenue de Clichy une petite piste qui eût merveilleusement convenu à une épreuve de ce genre.

Aujourd'hui, je confesse qu'à première vue, je ne vois guère où l'on pourrait, à Paris, risquer une entreprise semblable. Et d'ailleurs, les intérêts du sport la rendent-ils nécessaire? Il est au moins permis d'en douter.

Mais nous voici loin de Toulouse et de sa lamentable épreuve. Revenons-y pour dire que, question de recette à part, la course s'est on ne peut mieux passée.

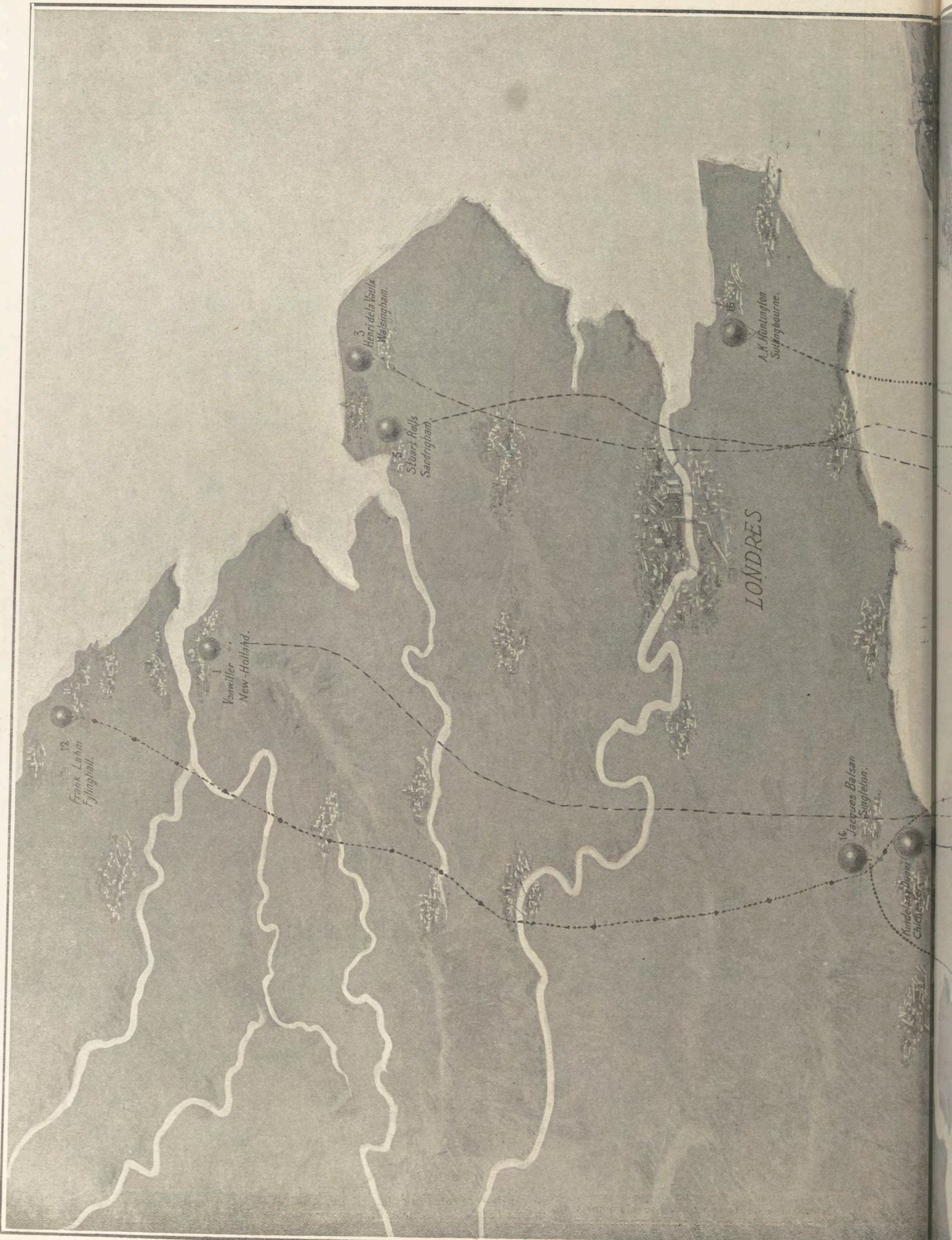
Il ne fait pas de doute, en effet, qu'elle ne soit revenue à l'équipe dont les aptitudes et les qualités convenaient mieux à un effort de ce genre. Celle que formaient Thuau et Vanoni ne possédait pas le « coffre » suffisant pour un travail pareil, et, à la solitaire exception de Germain, les autres manquaient par trop de classe. Au contraire, les frères Georget ont tout ce qu'il faut pour réussir dans une course semblable et je leur vois une jolie chance pour New-York, s'ils sont engagés pour le madisonique « tournoi » de décembre prochain. V. BREYER.

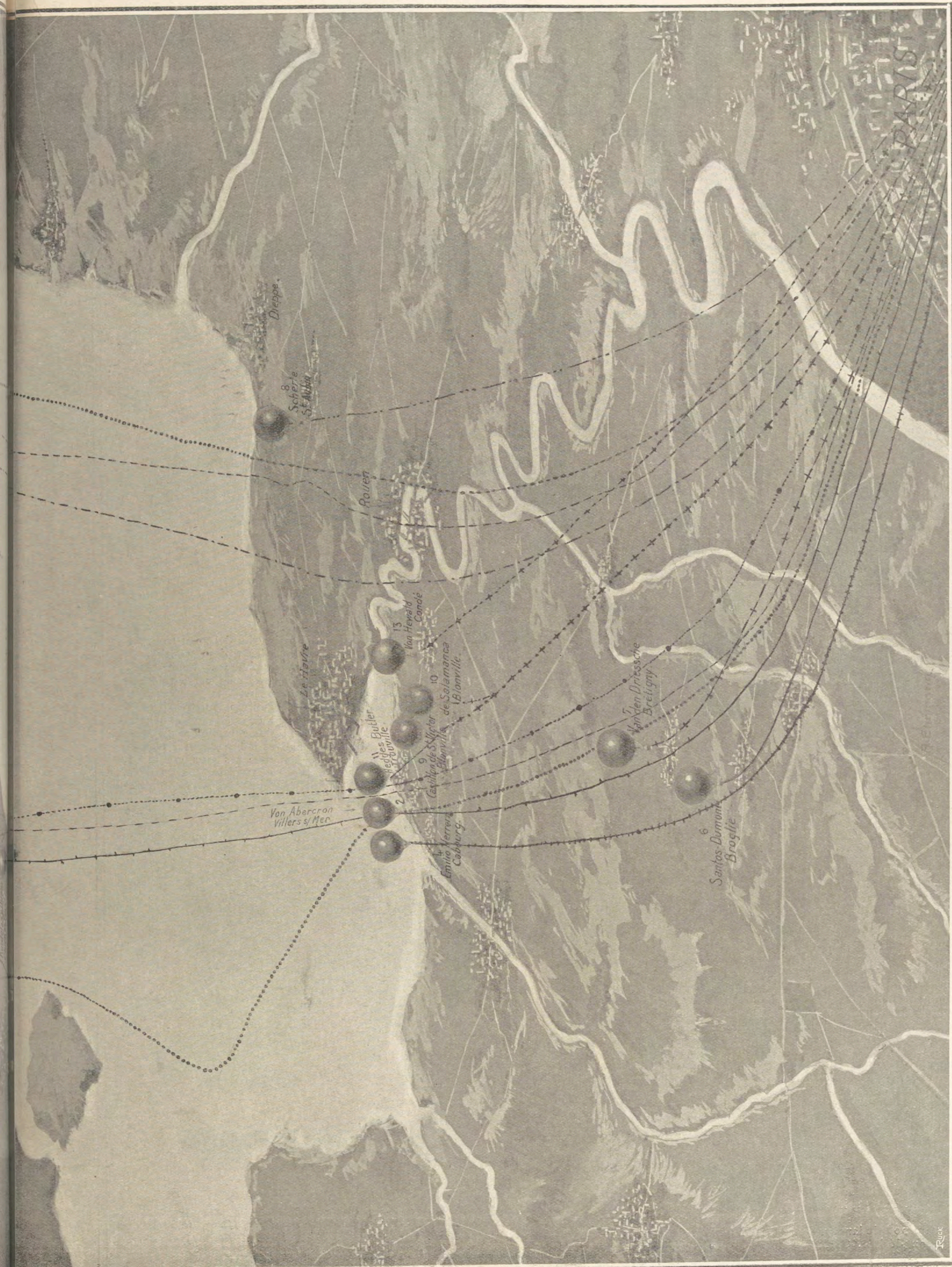
Germain.

D'après cette photographie, on peut se rendre compte que rien n'ouvre mieux l'appétit qu'une course de six jours.



LA COUPE GORDON BENNETT





Vue panoramique des trajets accomplis par les seize concurrents de la Coupe Gordon Bennett.

Nous donnons, ci-dessus, une carte à vol d'oiseau du nord-ouest de la France et du sud de l'Angleterre, avec les tracés des itinéraires suivis par les seize ballons de la Coupe Gordon Bennett. Sept d'entre eux sont passés en Angleterre ; ce sont, dans leur ordre de classement, ceux de : Frank Lahm, Wonviller, de La Vaulx, C. S. Rolls, Huntington, J. Balsan et Kindelan y Duani. Sur les neuf autres, huit sont descendus, très groupés, le long de la côte du Calvados et un autre, celui de Scherrie, près de Dieppe.

(Voir l'article pages 746 et 747).

♣ L'Entraînement Américain⁽¹⁾ ♣

XIII. — Le Lancement du Marteau

Voici un sport à peu près inconnu en France. Il est à désirer que cet exercice soit admis à figurer parmi nos concours au même titre que le lancement du poids et du disque.

Le lancement du marteau, comme le lancement du poids, exige chez l'athlète, avant tout autre qualité, de la force et du poids. En ces dix dernières années, on a fait beaucoup de progrès dans ce concours qui est peu connu en France et consiste à lancer d'un cercle tracé sur le sol, le plus loin possible, un boulet pesant seize livres anglaises (7 kil. 256) et relié à la main de l'athlète par un léger câble en fil de fer. Le lanceur se donne de l'élan en tournant sur lui-même dans le cercle, tandis qu'il fait tourner autour de sa tête le marteau qu'il tient des deux mains.

Le cercle adopté en Amérique ayant un diamètre restreint, 7 pieds, soit 2 m. 13, nos spécialistes se contentaient encore, il y a dix ans, d'effectuer un tour sur eux-mêmes et ne croyaient pas qu'on pût faire davantage. Mitchell, du New-York Athletic Club, atteignit la respectable distance de 45 mètres sans accomplir plus d'un tour. Mais quand le champion du marteau, Flanagan, qui habitait autrefois l'Irlande, vint s'établir en Amérique, les choses changèrent. Dans son pays, Flanagan avait toujours lancé le marteau en faisant trois tours. Il est vrai que le cercle irlandais.

est plus grand que le nôtre. Flanagan, une fois aux Etats-Unis, commença avec deux tours et les athlètes américains l'imitèrent. Mais l'un de ceux-ci, Plaw, de l'Université de Californie, ayant presque aussitôt lancé avec trois tours, le champion en fit autant et ne tarda pas à démontrer qu'on peut parfaitement accomplir les trois tours dans le cercle de 7 pieds.

Depuis lors, tous les lanceurs américains ont adopté cette manière. Il n'est pas inutile



Avant les voltes.

Schevelin, également de Yale, fait tourner lentement le boulet autour de sa tête, avant de tourner lui-même dans le cercle.

d'ajouter que Flanagan est un homme de haute taille, sans être un géant. Sa force et son poids sont suffisants, non extraordinaires. Par exemple, son style est parfait et il décrit les tours dans le cercle avec une merveilleuse rapidité. Ceci prouve aux débutants que si une certaine masse corporelle est indispensable au lanceur de marteau, on ne devient un lanceur hors ligne que grâce au style.

Les trois tours Pour lancer le marteau, l'athlète se place d'abord au fond du cercle, face à l'extérieur et solidement assis sur ses jambes, celles-ci n'étant pas trop écartées. Il fait tourner le marteau autour de sa tête, lentement d'abord, de façon à ne pas compromettre l'équilibre du corps. Alors commencent les trois tours au moyen desquels le lanceur doit traverser le cercle. Le mouvement a beaucoup d'analogie avec celui de la valse, le corps voltant comme sur un pivot.

* Le premier tour doit être effectué sans précipitation, le second plus vite et en gagnant davantage à travers le cercle, le troisième avec toute la vitesse possible et en achevant de traverser le cercle. Durant ces évolutions, le corps doit se trouver en avant du marteau, c'est-à-dire qu'il le tirera fortement à lui depuis le moment du départ. Le dernier tour se terminera dans un grand effort de tous les muscles, le marteau quittant les mains librement. La troisième volte laisse l'athlète le dos au-devant du cercle, mais l'effort final et l'élan du corps l'amèneront face à la direction du lancement.

Le style Que le lanceur se préoccupe d'accomplir tous ces mouvements avec une souplesse comme huilé et une rapidité toujours croissante. Ainsi que dans le lancement du poids, le marteau doit partir bien en l'air. Faute d'élévation, il perd de la distance en raison des lois de la pesanteur.

Il est très important pour le lanceur d'être certain qu'il projettera l'appareil dans la direction désirée. Car, d'une part, le boulet mal lancé fait

courir les plus grands dangers aux spectateurs et, en second lieu, la pensée du grave accident qu'il peut causer déconcentre l'athlète et l'empêche de mettre toutes ses forces dans le lancement. Cette assurance peut s'acquérir par une pratique assidue et en cherchant bien la position à prendre dans le cercle pour le premier mouvement.

Le règlement exige que l'athlète ne porte pas

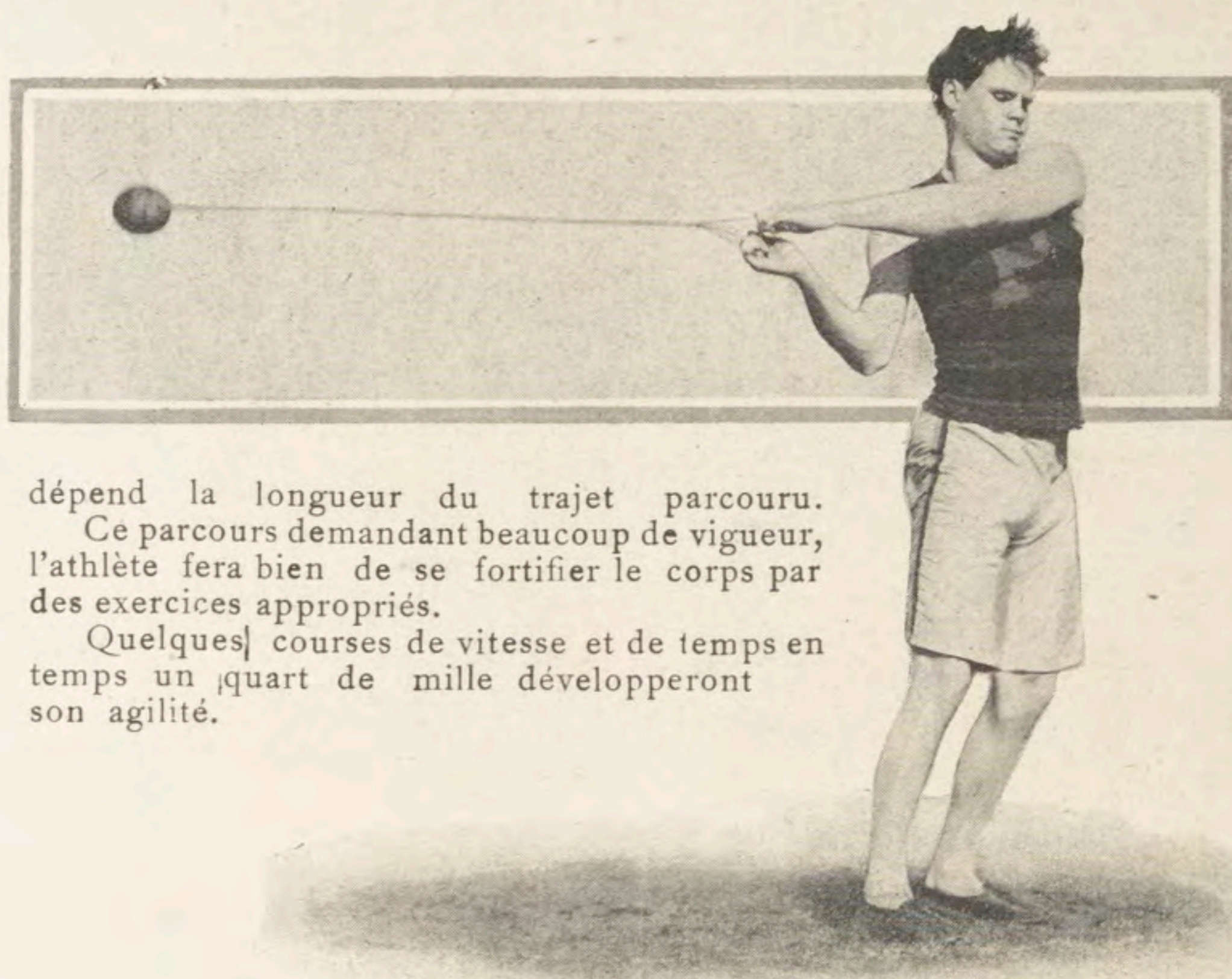


La position de départ.

Glass, de Yale University, soulève le marteau de terre. Il est dans le fond du cercle, le dos tourné à la direction dans laquelle partira le formidable engin.

le pied hors de la circonférence tracée sur l'herbe. Le débutant trouvera cette condition difficile à observer, étant donné les trois révolutions à accomplir. Il obtiendra le résultat voulu en commençant doucement. Quand il fera convenablement ses trois tours sans sortir du cercle, alors il pourra s'habituer à les effectuer plus vite, puis très vite.

L'entraînement Cinq séances par semaine constituent un travail qu'il ne faut pas dépasser. Le lanceur de marteau s'attachera à perfectionner son style. Les mouvements sont plus compliqués qu'il ne paraît et il faut une grande pratique pour arriver à les exécuter parfaitement. Souvenez-vous que la vitesse doit aller toujours en augmentant depuis le moment où l'athlète soulève le marteau de terre jusqu'à celui où il abandonne les poignées, que l'engin doit s'échapper sans la moindre secousse et enfin que de la vitesse initiale combinée avec l'élévation



Prêt pour le premier tour.

Le boulet est arrivé à bonne hauteur, Hare, de l'Université de Pensylvanie, est sur le point de commencer les trois tours.

(1) Voir les nos 308 à 405, 407 à 409, 411, 414 et 419.

Car il ne faut pas s'imaginer que le lancement du marteau, comme d'ailleurs le lancement du poids, soit un sport ne réclamant que de la force. Plus le lanceur sera aguerri aux autres sports athlétiques, plus il aura de chances d'accomplir de brillantes performances.

Conclusion En arrivant au terme de cet ouvrage, où j'ai mis toute mon expérience, je crois utile d'adresser aux athlètes français diverses



Le troisième tour.

L'athlète a traversé le cercle en pirouettant trois fois sur lui-même. Nous le voyons ici, à la fin du troisième tour. C'est Plaw, de Californie, le lanceur qui, le premier en Amérique, prouva que l'on pouvait accomplir trois tours dans le cercle, et, par ce moyen, fit gagner environ 5 mètres au record.

recommandations d'ordre général. S'il est indispensable, pour briller dans les sports athlétiques, de posséder un corps en parfait état, il n'est pas superflu d'y ajouter une certaine dose d'intelligence et de courage. Assurément on n'a pas encore trouvé le moyen de rendre intelligent un athlète qui ne l'est pas. Cependant, il est possible, à force d'application, d'acquérir la compréhension spéciale du sport que l'on pratique.

Quant à développer l'énergie chez l'athlète, c'est une tâche beaucoup moins malaisée. L'un des principaux mérites des exercices athlétiques ne consiste-t-il pas justement en ceci qu'ils trempent fortement le caractère ? Ces deux qualités, l'intelligence et le courage, rendent à l'athlète beaucoup plus de services qu'on ne serait tenté de le croire. On voit, en effet, fréquemment des jeunes gens beaux comme Apollon et forts comme Hercule incapables d'arriver au succès décisif, faute de la clairvoyance raisonnée sans laquelle on ne peut atteindre l'apogée de la forme et la perfection du style. Et combien de coureurs éblouissants à l'entraînement ne font rien de bon en épreuve publique simplement parce qu'ils manquent de cœur à la lutte !



Une faute.

Le lanceur, emporté par son élan, est sorti du cercle. Le jet ne comptera pas.

Soyez aussi ambitieux Autre appoint, il n'est pas mauvais d'avoir de l'ambition. J'entends par là qu'il faut être brûlé de ce feu sacré qui fait paraître agréables les dures obligations de l'entraînement. Combien avons-nous vu des athlètes qui possédaient toutes les qualités susceptibles de les

faire réussir, ne jamais briller dans les concours ! L'atout primordial qui leur manquait était l'ambition sans laquelle il est impossible de réussir. Le désir de vaincre donne à l'homme, même quand il se sent perdu, la volonté de faire bonne figure et lui permet en maintes occasions de triompher. Nos cousins les Anglais ont coutume de dire :

« Ah ! ces Américains ! quelle ardeur et quelle persévérance ils apportent dans l'entraînement ! Rien ne les rebute. Leurs sauteurs et leurs lanceurs passent des heures entières à étudier le meilleur geste, l'attitude la plus efficace. Cette préparation prend à leurs yeux l'importance d'une grosse affaire... Est-ce là cultiver le sport en amateur ?... »

Eh bien, nos cousins se trompent. D'abord, il n'y a pas de plus grand plaisir que celui qu'on se procure en faisant bien ce qu'on doit faire, et les Américains éprouvent plus de satisfaction à parfaire leur style que les Anglais ne peuvent en ressentir à sauter et lancer le poids comme des écoliers, ce qui est le cas de la plupart d'entre eux. En second lieu, ce travail acharné est nécessaire pour obtenir le meilleur style. Or, c'est précisément le défaut de style qui rend les sauteurs et les lanceurs anglais, pris en bloc, si médiocres.

Commençons Les débuts de l'entraînement sont généralement fertiles en accidents. L'athlète inexpérimenté veut aller trop vite en besogne, il donne tout de suite tout ce qu'il peut, il se prodigue... et se claque. Cette mésaventure a pour cause une insuffisance de préparation du système musculaire. Il convient donc de mener le travail doucement et progressivement. Il convient aussi de ne pas oublier que l'on ne court pas seulement avec ses jambes : le rein, les muscles abdominaux, le cœur et les poumons doivent être en excellente condition. Voici, à ce propos, quelques exercices préparatoires qui pourront être utilisés par les sauteurs et les lanceurs aussi bien que par les coureurs à pied.

La gymnastique respiratoire, les mouvements des bras avec les haltères légers, avec les massues ou même sans aucun accessoire, élargissent la poitrine, et par conséquent procurent plus d'aisance au jeu des poumons pendant la course. Les flexions en avant (avec ou sans haltères), jusqu'à ce que les doigts

touchent le plancher, les flexions latérales et en arrière fortifieront les muscles dorsaux et ceux de l'abdomen. Un exercice qui fait travailler spécialement les muscles de la ceinture abdominale au développement desquels les athlètes de l'antiquité attachaient une si grande importance, est l'exercice suivant : on s'assoit sur un tabouret ou sur le sol même, puis



La dernière attitude.

Après le troisième tour, en raison de son élan, l'athlète vient face à l'extérieur du cercle, en même temps qu'il lâche le marteau. Mais il s'agit de ne pas franchir la bordure et Schevelin s'y emploie !

en se retenant avec la pointe des pieds sous un canapé ou sous un lit, on exécute des flexions du corps en arrière. Avoir soin de tenir les jambes tendues, les épaules et la tête en arrière même en se relevant. Suivant que l'on place les mains sur les hanches, derrière la tête, ou au-dessus de la tête les bras tendus, on augmente la difficulté du mouvement.

C'est encore dans le but de renforcer tout son corps que j'inviterai le jeune athlète à essayer de plusieurs concours avant de se spécialiser. Cette tactique a un autre avantage : elle permet de découvrir l'exercice auquel s'adaptent le mieux votre constitution et votre tempérament. Même quand vous vous serez spécialisé sur une distance ou dans un concours, il sera bon, lorsque vous ne suivrez pas votre entraînement, de pratiquer un autre sport, tel que le football, le tennis, le hockey, l'escrime ou la gymnastique rationnelle. Vous obtiendrez par ce moyen un développement continu et réglé de votre personne physique, en même temps que vous conserverez le goût de l'effort.

... J'espère que cet ouvrage aidera les athlètes français dans leur entraînement. Je suis les progrès qu'ils accomplissent avec le plus vif intérêt et j'ai la conviction que dans peu d'années, leurs performances ne seront pas inférieures à celles des athlètes de n'importe quel autre pays du monde.

FIN

GEO W. ORTON.

Traduit et adapté par Raoul Fabens.

La Vie au Grand Air

AUTOMOBILE



Le yacht à moteur *Coo-Ee*, à M. Addison Williamson, a remporté à Ostende la médaille de la *Vie au Grand Air* dans la course Douvres-Ostende.

LA CYLINDRÉE-MINUTE

A l'occasion des nombreux concours de tourisme qui se sont disputés tant en France qu'à l'étranger, nous avons eu l'occasion d'étudier les divers règlements. Nous avons vu les diverses classifications proposées pour égaliser autant que possible les chances de voitures de force inégales et de classes différentes. Le poids, le prix du châssis, l'âge, la cylindrée ont été successivement proposés, examinés, essayés et... rejetés. Tous ces systèmes ont leurs inconvénients; toutes les formules ont un trou par lequel passe au jour de l'épreuve un des concurrents plus heureux ou plus malin.

M. Emmanuel Chatillon, un ingénieur distingué de Brioude, membre de l'A. C. d'Auvergne, reprend un système proposé jadis par M. Emile Mors, la classification par la cylindrée-minute. C'est le nombre que l'on obtient en multipliant la cylindrée par la moitié du nombre de tours à la minute.

Il est certain qu'on obtient ainsi *a priori* la puissance exacte du moteur, à condition qu'on connaisse exactement la vitesse à régime normal. C'est précisément cette estimation qui est délicate. Aussi, malgré la qualité de ce système, qui n'est, au fond, qu'un classement à la consommation, il fut, en présence de cette difficulté, abandonné.

M. Chatillon le reprend et le défend avec une conviction entraînante. Il pense que, s'il était adopté, il suffirait de demander, lors de l'engagement de chaque voiture, la déclaration sincère de sa vitesse à régime normal, avec tous les moyens de contrôle au jury. C'est le système de la déclaration dans l'impôt sur le revenu!

M. Chatillon ne m'en voudra pas de « tiquer » sur cette incidente. Il sait combien de telles mesures sont délicates et comme, de bonne foi, il est possible, soit au constructeur, soit aux membres du jury de se tromper. Au surplus, rien n'est aussi instable que le diagramme des puissances à divers régimes d'un moteur à explosion. Si sa théorie était parfaitement élucidée, sans doute de telles méthodes ne manqueraient pas de donner d'excellents résultats. Hélas! nous n'en sommes point encore là, malheureusement!

F.-A. WHEEL.



INGÉNIERE, une marchande de sorbets de Dijon visite sa clientèle en automobile. Glaces de toutes couleurs s'évalent et le parfum de la vanille se mêle à celui de l'essence.

CYCLISME



GUGOLTZ, Parent, Dussot se rencontrèrent à Clermont-Ferrand. Dussot triompha faisant du 60 à l'heure sur des virages préhistoriques.

LE CYCLISME ET LE PARI MUTUEL

Un de nos honorables correspondants nous écrivait l'autre jour pour émettre cette opinion que rien n'est plus antisportif que l'hippisme, tous ceux qui fréquentent les hippodromes n'y allant que dans le but de parier. « Au contraire, ajoutait-il, le cyclisme est un sport noble, aucune idée de lucre n'agitant le cerveau du spectateur. » Nous pouvons lui répondre, au risque de lui enlever ses dernières illusions, que des cotes circulent d'une façon occulte, et qu'à toutes les réunions, les bookmakers encaissent de jolis bénéfices. Mais en quoi ces manœuvres peuvent-elles supprimer le caractère sportif des spectacles de vélodromes? Regardez, en Amérique, le pari-mutuel existe en matière de cyclisme, autorisé par la loi. Croyez-vous que la foule yankee est de ce fait moins sportive que le public français qui ignore les émotions provoquées par la modeste pièce de cent sous aventurée sur la chance de tel outsider.

Dernièrement, dans sa patrie, Lawson s'est rencontré avec Kramer. A l'encontre du proverbe « nul n'est prophète en son pays », Lawson partait grand favori. Kramer triompha. Des milliers et des milliers de dollars furent engloutis de ce fait. Tout se serait bien passé si la première manche du match n'avait pas donné lieu à un incident: Le juge vit Kramer premier, alors que l'écart était si infime, — les paris engagés aidant, — la majorité du public croyait à la victoire de Lawson. Il en résulta des bousculades, des matches de boxe rondement menés. Nombre de sportsmen furent knock-outés, car il est à remarquer que contrairement à ce qui se passe dans nos vélodromes, les mécontents boxent leurs détracteurs et ne se vengent pas sur les balustrades, les chaises et les tribunes.

Se battre avec un objet inanimé est assurément moins dangereux que se rencontrer avec un homme qui peut être plus fort que soi. Théorie peut-être moins téméraire, mais combien plus pratique.

Quoi qu'il en soit, malgré ces incidents, le pari mutuel ne cesse pas d'exister en Amérique dans les réunions cyclistes et réellement le public yankee n'est pas, que je sache, moins sportif que le public français.

JACQUES MORTANE.



MARÉCHAL, champion amateur du Littoral, vient à Paris. C'est un excellent coureur. Particularité: privé de sa main droite, il a un guidon spécial.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Du 30 au 6 octobre.

CYCLISME

Dimanche 30 septembre.
Paris-Tours (241 kilom.): 1. Petit-Breton, en 7 h. 53 m.; 2. Trousselier, à 1/4 de roue, 3. Cornet (8 h. 4 m. 30 s.), 4. Christophe (8 h. 6 m.), 5. Ricaux (6 h. 9 m. 15 s.), 6. Chauvet (8 h. 24 m. 30 s.), 7. Privat, à une longueur, 8. Petit, à une longueur, 9. Wattelier (8 h. 27 m. 30 s.), 10. Delaye, à une longueur. (34 arrivants.)

Les 6 jours de Toulouse: 1. Georget frères (3.212 kilom. 448, en 123 h.), 2. Gauban-Germain (3.212 kilom. 42 m.), 3. Wattelier jeune-Landrieux (3.211 kilom. 330), 4. Soulié-Chartier (2.928 kilom. 56 m.), 5. Habert-Roisy (2.808 kilom. 52 m.), 6. Piétois-Egeldinger (2.098 kilom. 580 m.).

Vélodrome Buffalo. — Scratch: 1. Quessart, 2. Bouteillier, 3. Deschamps, 4. Doerflinger.

50 kilomètres derrière grosses motocyclettes: 1. Mac Lean (43 m. 30 s. 1/5), 2. Parent, à 100 m., 3. Simar, à 12 tours (tombé et remonté).

HIPPIQUE

Dimanche 30 septembre.

Longchamp. — Prix Vermeille (2.400 m.): 1. Bethsaida, à M. Merle (Cormack), 2. Niche, 3. Arabie. (6 partants.)

Prix du Prince d'Orange, (2.400 m.): 1. Montlieu, à M. Vagliano (Bellhouse), 2. Briseœur, 3. Eider. (10 partants.)

Lundi 1er octobre.

Saint-Cloud. — Prix de la Bergerie (2.000 m.): Topola, à M. Lieux (G. Bartholomew), 2. Beppo, 3. Orangerie. (12 partants.)

Mardi 2 octobre.

Saint-Ouen. — Steeple-chase des trois ans (3.000 m.): L'Enfer, à M. Pfizer (Doux), 2. Mirabeau, 3. Grosse Mère. (11 partants.)

Mercredi 3 octobre.

Le Tremblay. — Prix de l'Ere Nouvelle (2.600 m.): Fellah, à M. Ed. Blanc (G. Stern), 2. Procope, 3. Saint-Léonard. (6 partants.)

Jeudi 4 octobre.

Maisons-Laffitte. — Prix Eclipse (1.400 m.): 1. Muscadet, à M. Joubert (Hardy), 2. Hélène, 3. Novare. (8 partants.)

Vendredi 5 octobre.

Enghien. — Prix Blaviette (steeple-chase, 4.500 m.): 1. La Valse, à J. Lieux (Carter), 2. Uranie II, 3. Gamester. (8 partants.)

NÉCROLOGIE



Nous apprenons la mort de M. Philippe Bovet, décédé à Valençay, à l'âge de 39 ans, à la suite d'une pleurésie rhumatismale.

M. Philippe Bovet qui était allié aux familles Peugeot et Japy, a dirigé depuis plus de dix ans avec une activité et un zèle que le succès a d'ailleurs récompensés, les grandes usines de bicyclettes et motocyclettes de Valentigney. Sous sa direction, la marque Peugeot a pris une extension des plus considérables et s'est classée en tête de notre industrie nationale. M. Philippe Bovet était vice-président de la Chambre syndicale des industries du Cycle et de l'Automobile, il avait été récemment fait chevalier de la Légion d'honneur.

Il laisse une jeune femme et quatre petits enfants; à toute sa famille, nous adressons l'expression de notre douloureuse sympathie.

ATHLÉTISME



Le 4^e Marathon Belge (35 kilom.) réunit 26 concurrents, partis de Malines pour arriver à Bruxelles. Vainqueur: Alcide Bosquet (n° 22) en 2 h. 17 m. 25 s.

LES

BONS VIEUX

QUELQUES confrères font de nobles efforts pour amener les « vieux » à jouer au football. Ils ne leur demandent que d'être âgés de plus de vingt-six ans et de ne plus figurer en équipe régulière, « ou mieux de n'avoir jamais joué ».

Beaucoup de nos compatriotes sont sans doute dans les conditions requises, et s'il est pris au sérieux, cet appel pourra attirer beaucoup de clients. Mais convient-il d'encourager l'œuvre qu'il préconise?

Certes, c'est une bonne propagande que de décider les pères de famille à jouer au ballon. On a essayé de nous détourner de cet exercice brutal par des statistiques effrayantes. Quand on saura que des membres paisibles et des ventres de tout repos s'y adonnent, on le redoutera moins. Son nom nous deviendra plus familier. Nous aurons pour lui la bienveillance que nous accordons au tennis ou au croquet.

Je ne crois pas, d'ailleurs, que ces « vieux » se recrutent en dehors des milieux sportifs. On réunit quelques cyclistes de la première heure, d'anciens coureurs à pied, qui viendront plus par curiosité que pour un autre motif.

Mais nous avons, d'autre part tant de peine à former de bons joueurs, qu'il faut éviter avec soin de leur donner de mauvais exemples. Or il n'y a pas de spectacle plus fâcheux sous ce rapport que celui de ces parties « à la papa », véritables mascarades qui amusent sans doute ceux qui s'y livrent mais qui ne sauraient que déformer les idées saines que les spectateurs peuvent avoir en la matière.

Le football n'est pas assez familier à notre race pour que nous puissions croire à l'éducation possible de joueurs de trente ans. Si ces braves gens tiennent à s'adonner à un sport qui n'est pas fait pour eux, c'est bien leur droit. Mais on peut du moins leur demander d'y aller s'y livrer en paix dans quelque solitude. Ils nous feront lire dans les journaux le récit de leurs prouesses. Et tout le monde sera content.

FERNAND BIDAULT.



A MARSEILLE, sport original: marche de l'escalier et course de brouettes. Organisation parfaite, gros succès, malgré la concurrence de l'Exposition coloniale.

HIPPIQUE



FINASSEUR, le Crack de la saison de 1905, est mort pour les courses. Envoyé dans un haras il y mènera une vie méritée par une glorieuse carrière.

L'ESPRIT SPORTIF DU PUBLIC HIPPIQUE.

L'autre jour, au Tremblay, à la suite d'un faux départ, Galanterie fit un tour de piste complet. Comme la poulie s'était présentée sous les ordres du starter, les paris faits sur sa chance ne furent pas remboursés. Notez qu'elle était seconde favorite après Beggha. Malgré cela, le public ne songea pas un seul instant à protester. Avez-vous déjà assisté à un faux départ dans un vélodrome? Avez-vous vu un coureur rester au poteau? Que faisait le public? A quels signes de mécontentement ne se livrait-il pas? Au Tremblay, un silence complet, pas de hurlements, pas de scandale. Et pourtant, de gros intérêts étaient en jeu et les parieurs éprouvaient de ce chef une perte sérieuse. Qu'en conclure alors, sinon que le public hippique est le plus sportif. Il est vrai que tous les cas sont prévus par le code des courses et que rien n'est laissé au hasard. Comme il est décidé que tout cheval s'étant présenté sous les ordres du starter est considéré comme ayant pris part à la course, quoi qu'il advienne les paris engagés sur lui ne sont pas remboursés. Et ce n'est que justice, sans quoi on ne saurait jamais quel parti prendre, et dans tous les cas on compterait des mécontents. En matière de lutte, est déclaré vaincu l'athlète qui touche les deux épaules à terre en tombant, même si son adversaire, ne lui a pas porté de prise. Ce sont les risques du sport. Personne n'a le droit de protester.

De même quelques jours auparavant au Tremblay, un cheval, Erin, se dérobait au départ. Il était au milieu du lot et, se jetant sur la droite, empêchait de partir tous les chevaux placés de ce côté, dont le favori. Mais le départ était régulièrement donné et il ne pouvait être question de recommencer. La distance étant courte, les jockeys ne cherchaient même pas à rattraper et finissaient au petit galop. Une délégation de la pelouse vint protester au pesage: les commissaires lui expliquèrent le cas et les pauvres parieurs convinrent qu'ils ne pouvaient insister, puisque le Code leur donnait tort. Et maints autres cas nous permettraient de prouver que c'est dans le public hippique que l'éducation sportive est la plus avancée.

FRANC PICARD.



GRANDE corrida de muerte à Bayonne. 8.000 spectateurs, 6 toros estoqués, 12 chevaux tués, 2 picadors blessés. Tel est le bilan de cette intéressante réunion.

LA VICTOIRE DE MAINTENON

Par SAINT-GEORGES

Le Prix du Conseil Municipal a été le grand événement hippique de cette semaine. Il n'a manqué au cheval de M. Vanderbilt que le Grand Prix de Paris pour accomplir en France l'exploit le plus extraordinaire qu'on ait à enregistrer. Notre collaborateur, qui fut un des rares défenseurs de Maintenon, à ses débuts, où le poulain ne rencontrait que critiques et dénigrements, juge aujourd'hui sa victoire

La fondation du Prix du Conseil Municipal date de 1893. Callistrate en fut le premier vainqueur. Il succomba sous le gros poids de 64 kilos l'année suivante, contre le cheval anglais Best Man, qui avait également 4 ans et recevait 12 livres du cheval de M. Ad. Abeille. Omnium II remporta la grande épreuve d'automne les deux années suivantes, sous le top weight de son âge. Depuis cet excellent produit de notre élevage, Gardefeu était le seul vainqueur du Prix du Jockey-Club qui eût disputé le Municipal. Il y remporta sous la forte surcharge une éclatante victoire contre Dinna Forget. Codoman et Macdonald II sont très près d'être des gagnants de Derby; le premier était le meilleur cheval de son année; Macdonald eut l'infortune de rencontrer Ajax, auquel il opposa la plus méritoire défense. L'un et l'autre ont trouvé dans le Municipal l'occasion d'affirmer leur mérite.

Lorsque l'épreuve qui a été courue pour la douzième fois dimanche dernier, a été fondée, de très bons juges ont pensé qu'en raison des décharges, les bons chevaux y joueraient un métier de dupe; contrairement à ces prévisions, elle est échue d'une manière constante à un très bon cheval. Nous pouvons dire après Maintenon que le crack de son année n'a pas connu la défaite, en dépit de la pénalisation. C'est donc une excellente épreuve que celle qui pose une question capitale aux plus autorisés de nos champions, et attire parfois un bon cheval d'outre-Manche.

Il est assez curieux, cependant, de remarquer combien il semble devoir être peu fréquent qu'un gagnant de Derby français soit capable de se présenter dans cette épreuve, et de noter l'absence complète de chevaux de quatre ans ayant joué un rôle prépondérant dans leur carrière. Perth et Champaubert auraient pu être au poteau, mais Ragotsky, Gospodar, Palmiste, La Morinière, Saxon, Retz, Ex Voto, Ajax, et en dernier lieu Finasseur n'ont pas échappé à cette fatalité qui semble peser sur les cracks, souvent après le Derby, toujours presque, dès le Grand Prix couru. De tels exemples devraient comporter un enseignement.

On ne peut vraiment lire avec indifférence, à cet égard, les noms de Dolma Baghtché, d'Andrée, d'Arreau, de Le Roi Soleil, de Semendria, de Chéri, de Kizil Kourgan, de Quo Vadis, qui, non moins malheureux que les vainqueurs du Derby ou du double event, n'ont pu s'aligner dans notre Grand Prix d'Automne. Ces abstentions ne peuvent s'expliquer pour la généralité que par les exigences excessives auxquelles nos chevaux sont soumis, et aussi par ce fait que des rencontres entre chevaux ayant beaucoup de qualité — un ou deux étant notoirement supérieurs, cependant — sont toujours excessivement sévères. Turenne n'avait pas la valeur d'Ajax; il est resté dans le Grand Prix contre un adversaire supérieur, mais dans cet effort suprême il a porté atteinte à la carrière de son adversaire qu'on ne revit plus sur le turf.

Un performer géant et infatigable.

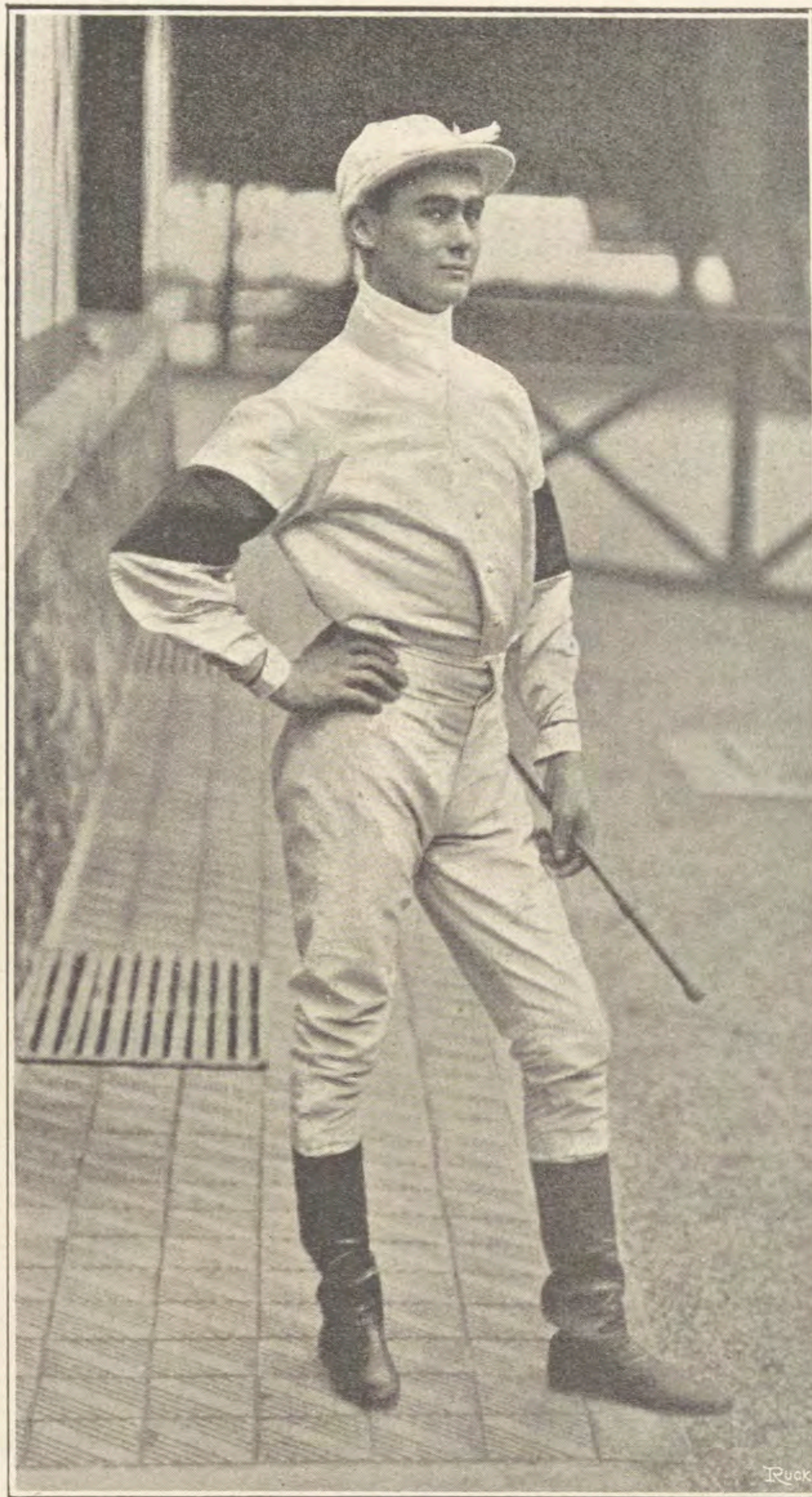
Après de telles remarques, on peut donc, et l'on doit chanter la gloire de Maintenon. C'est vraiment sur 2.400 mètres un cheval admirable, un des meilleurs que nous ayons eus depuis longtemps. Nous savons que des essais avaient été faits au printemps entre lui et Prestige et que ce dernier pouvait lui donner alors une stone. Il se peut que sur 2.000 mètres le fils de Le Pompon aurait toujours été meilleur. Dans la forme que Maintenon a montrée depuis, dans le Municipal comme dans le Grand Prix de Deauville, je doute que Prestige aurait fait mieux que Maintenon. Celui-ci s'est certainement amélioré de douze livres depuis ses débuts; je dirai même que c'est un tout autre cheval. En dehors du prix Delâtre où il savait à peine ce qu'on lui demandait, des deux courses fausses au Bois, Maintenon paraît bien avoir été monté contrairement à ses aptitudes, tout comme cela arriva à son père et à un autre cheval de la famille du Sancy, Holocauste, que l'on devait laisser s'étendre dans leur longue action, Maintenon n'a qu'une défaite inexplicable, celle du Grand Prix de Paris.

De très grands chevaux, courant moins souvent, c'est-à-dire moins exposés ont eu de ces défaillances. Etant donné la quintessence de qualité qu'exige une série d'épreuves de premier ordre, on doit se rendre compte que ce qui est plus extraordinaire qu'une défaite isolée, ce serait qu'un animal fût toujours égal à lui-même. Il faut si peu de chose, en somme, pour porter atteinte à la plus robuste constitution pour gêner le plus solide mécanisme.

La défaite de Maintenon dans le Grand Prix tient à cette double cause connue qu'il a été un peu embrouillé dans son action au début par une erreur de Woodland; elle est due principalement, je crois, à la sécheresse du terrain qui a aggravé une sensibilité momentanée des membres.

Maintenant, le fils du Sagittaire et Marcia a-t-il du fond? C'est une question qu'il est bien permis de se poser. Comment s'accommoderait-il d'une course de 3.500 mètres sévèrement menée, dans un terrain un peu collant? Nous savons un jour, j'espère, si 3.000 mètres ne représentent pas déjà une distance sérieuse pour lui. L'origine paternelle qui fournit beaucoup de stayers, parmi lesquels Passaro et Amer Picon, s'inscrit contre cette hypothèse, tandis que l'origine de Marcia nous fixe infiniment moins sur ce point. Pour ma part, je ne crois guère au grand fond d'animaux de ce volume; je serais heureux toutefois, ne serait-ce que pour la curiosité du fait, que l'exception confirmât la règle.

Au demeurant, sur la distance de ses exploits. Maintenon est assurément un grand cheval; il serait excessif d'en vouloir exiger toutes les aptitudes pour lui rendre pleine justice. Ce ne sont donc que des considérations secondaires dans la course qui nous occupe et que Maintenon a gagnée le plus brillamment du monde; bien avant le dernier tournant, en effet, il allait par-dessus ses adversaires et les avait réglés à l'entrée de la ligne droite. On a pu voir l'écart qui existait entre lui et ceux de son âge dont, à diverses reprises, il ne s'était pas complètement détaché ou contre lesquels même il avait succombé. Il n'y a rien de tel que les vraies courses composées de bons chevaux et menées d'un train soutenu pour éclairer une bonne fois notre religion. Après s'être fait illusion sur le mérite de certains



Ransch.

L'habile jockey de M. W. K. Vanderbilt, vient d'ajouter une nouvelle victoire à la liste déjà longue de ses succès. Il a mené Maintenon au poteau, dans le Prix du Conseil Municipal, avec une maestria admirable.

chevaux brillants, force est de reléguer à la place qu'ils occupaient avant un fluke remarquable mais sans lendemain.

Le crack anglais

On avait fait grand état de la présence du représentant anglais; on voulait voir en lui un autre Kilmarnock; il s'est montré au-dessous de First Principal et de Manelet's Pride, ces glorieux vaincus de La Camargo; il n'a pu invoquer les excuses de Pretty Polly et Zinfandel, refaits par Presto II. Batchelor's Button a essayé de relayer le leader Marsan et de forcer le train entre les tournants pour faire parler la distance. C'a été peine perdue. Il lui manquait mille mètres de parcours pour achever de se mettre sur ses jambes.

La grande épreuve d'automne a donc réintégré un peu du bel argent en par la victoire heureuse de Spearmint que j'aurais bien voulu revoir en présence de Maintenon.

Victoire chanceuse ou tout au moins performance, discutable, pouvons nous dire, bien qu'il soit difficile d'établir un parallèle entre l'épreuve de juin et celle d'octobre, et encore plus scabreux de fixer un point de repaire à l'aide de Briseœur qui n'a pas l'air d'avoir retrouvé la pleine possession de ses moyens, ou qui n'a eu cette fois ni la course favorable à ses aptitudes, ni les 3.000 mètres du Grand Prix de Paris. La victoire de Maintenon porte ses gains en 1906 à 824.000 francs environ. C'est croyons-nous la plus forte somme remportée par un cheval dans son année de trois ans. Perth, vainqueur du Derby est du Grand Prix de Paris, n'atteint pas ce chiffre formidable. M. Vanderbilt avait acheté ce poulain 20.000 francs à Deauville, à la vente du Haras du Perray, et avait depuis payé Prestige 30.000 francs à l'amiable; les deux chevaux lui rapportent plus d'un million; c'est là une belle récompense pour un gros acheteur du marché de Deauville qui a souvent payé cher, et n'a pas été aussi souvent heureux.

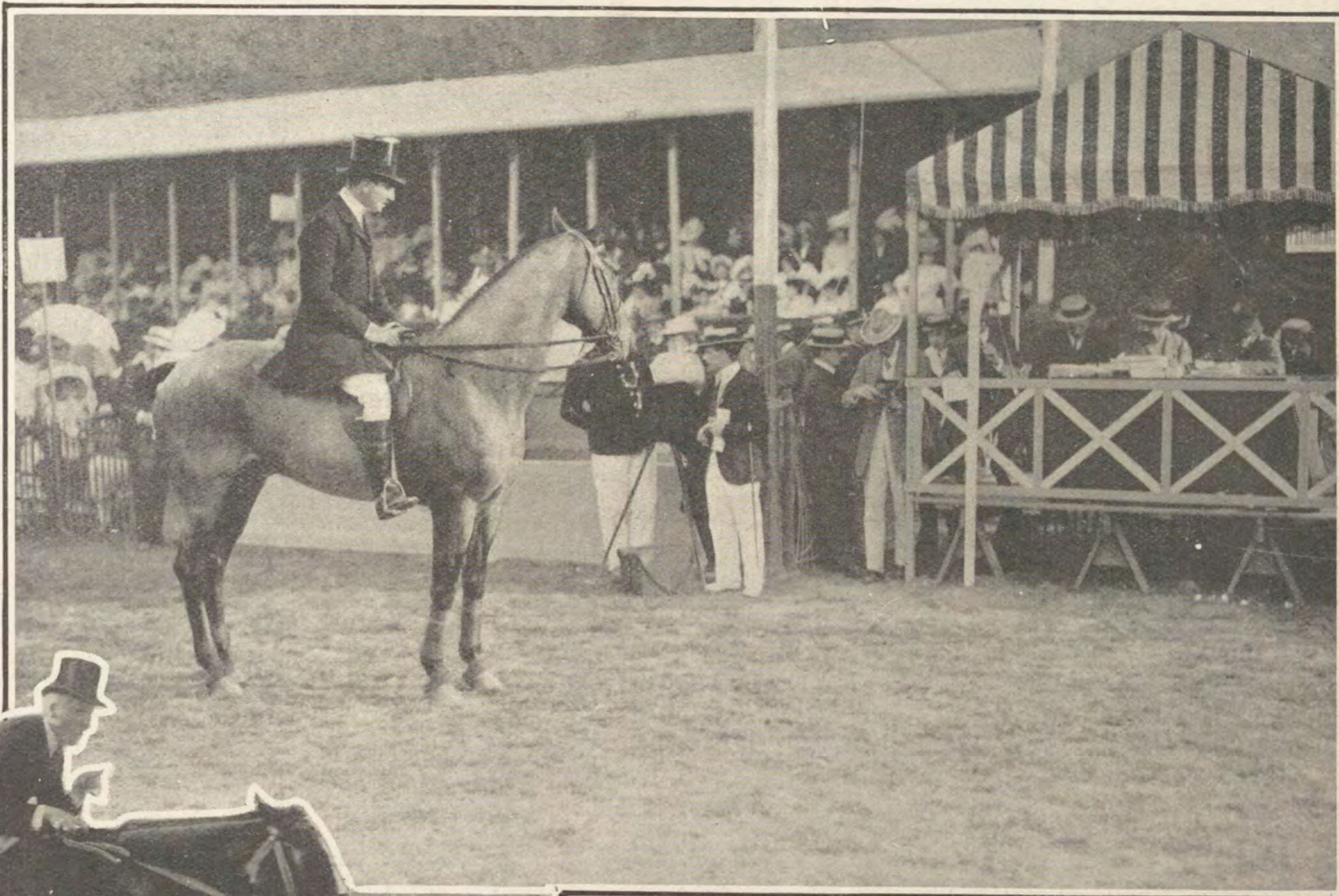
SAINT-GEORGES.

LA SAISON SPORTIVE DE BIARRITZ

Véritable succursale de Paris, Biarritz vient d'être le théâtre d'un concours hippique et d'un Grand Prix de tir aux Pigeons, qui avaient réuni les meilleurs spécialistes et qui furent donnés devant une assistance très élégante.

A ceux qui prétendent que l'art de l'équitation et le goût du cheval ont été tués par les sports mécaniques, nous conseillons de suivre la Société Hippique Française dans ses pérégrinations à travers la France et d'assister aux concours qu'elle organise. Tout en étant des réunions très mondaines et très élégantes, ne serviraient-ils qu'à constater que notre élevage chevalin est très en progrès, ils mériteraient d'être encore plus encouragés qu'ils ne le sont par les pouvoirs publics.

Le Concours hippique qui vient de se disputer à Biarritz fut une fête sportive du plus haut intérêt. Le public le plus élégant s'était donné ren-



Le duc d'Andria, sur Vendéen.

Le duc d'Andria, montant Vendéen, vainqueur du Prix de la Ville d'Andria, se présente devant le jury.



dez-vous à chaque réunion. LL. AA. II. le grand-duc Alexandre Michailowitch, les grandes-duchesses Xénia et Olga, sœurs du tzar; S. A. le prince d'Oldenbourg; S. A. R. l'infant Don Carlos de Bourbon; S. A. le prince Georges Youreowsky avaient tenu à assister aux exploits de nos cavaliers. Ils ne furent pas déçus, car il y eut du sport, et du beau sport. Outre les gloires des autres concours hippiques, quelques nouveaux habits rouges firent leurs débuts et plusieurs chevaux inédits affrontèrent les épreuves.

Le capitaine Crousse.

Le capitaine Crousse, sur Conspirateur, franchissant la barre à 2 mètres.

Tous, à part une ou deux exceptions, ont



Les tribunes et le Jury.

Dans les loges, au premier plan, le grand-duc Alexandre Michailovitch, les grandes-duchesses Xénia et Olga de Russie. A droite, Mme Thomson et ses filles. Dans la tribune du jury, MM. le marquis d'Arcangues, Labrousse, le marquis de Lagarde, le marquis de Cannoles, P. de Candamo.

fait preuve de réelles qualités et d'un dressage parfait. Là où le progrès est le plus sensible c'est dans les sauts d'obstacles. Ce progrès est dû aux concours d'équitation qui ont lieu depuis quelques années; c'est grâce à eux que le nombre des habits rouges a augmenté et que nous voyons enfin de nouvelles figures en piste, nous qui étions habitués à retrouver chaque année à chaque concours les mêmes cavaliers sur les mêmes chevaux se disputer et se partager les divers trophées réservés aux vainqueurs.

A Biarritz, une figure connue a paru devant le public. Il s'agit du capitaine Crousse. Mais c'est toujours avec le même plaisir qu'on revoit ce merveilleux officier, recordman du monde (et de loin) du saut en hauteur.

Il présenta son fameux cheval Conspirateur et lui fit exécuter quelques-uns de ses plus beaux sauts. Le Prix de la Coupe a été gagné par M. J. d'Oriola, sur Miss Fire. Vingt-quatre chevaux le coururent. Le Prix de la Ville de Biarritz, qui avait réuni trente-neuf partants, revint au duc d'Andria, montant Vendéen.

Le tir aux pigeons Le tir aux pigeons, qui se donnait au plateau du Phare, remporta le même succès que le Concours hippique. On devait y tirer, en présence



Le stand du tir aux pigeons.

Presque tous les meilleurs fusils prirent part au tournoi de tir aux pigeons de Biarritz. Parmi eux se trouvaient : le prince Sobit-Bey, MM. de San Miguel, M. Elisseieff, le comte O'Brien, le marquis de Marin, le comte de Valdelagrana, etc.

C'est par de telles initiatives que les concours hippiques de province réussissent à attirer le public. Naguère on ne se dérangeait pas puisque seuls concouraient les cavaliers du pays en selle sur des Rossinantes servant à labourer les terres en temps ordinaire ou à trainer la calèche de famille dans les rues de la Ville.

JACQUES MORTANE.



M. Autier, vainqueur du Grand Prix.

Le premier Grand Prix de 1.000 francs a été remporté par M. Autier.

du roi d'Espagne, qui, du reste, avait promis de concourir également, la Coupe offerte en son honneur par le Cercle du tir aux pigeons de Madrid. Le souverain espagnol n'est pas venu : au dernier moment, un télégramme prévint le comte O'Brien, président du cercle de Biarritz, et le comte de Valdelagrana, gentilhomme de la Cour, de l'impossibilité où il était de s'absenter, et comme il ne faisait pas savoir en même temps s'il lui serait possible d'assister à une séance ultérieure, la Coupe fut disputée, et, malgré cette absence, la foule élégante fit fête aux concurrents, et surtout au vainqueur, le prince Pignatelli d'Aragon, qui remporta l'épreuve dans un excellent style.

Il tira neuf pigeons sans un raté, ainsi que M. Bruguera. Les dead-headers concoururent une dixième fois et M. Bruguera succomba, tandis que le prince Pignatelli triomphait avec la plus grande aisance.

Le Grand Prix de 1.000 francs, en sept pigeons, tiré pour la première fois, revint à M. Autier; quant au prix Mouriscot, il fut partagé entre M. A. Robinson et Rincon Gallardo.

Une organisation parfaite Toutes les épreuves sportives qui viennent d'être disputées à Biarritz ont remporté un immense succès. La foule mondaine s'y pressait et jamais on n'avait encore enregistré autant d'entrées.

Il est vrai que l'organisation était parfaite, et que les cavaliers d'une part, les tireurs d'autre part étaient tous dignes de porter le titre de champion.



Le prince Pignatelli.

Vainqueur de la Coupe, après un dead-heat avec M. Bruguera, qui nécessita le tir d'un pigeon supplémentaire.



Le marquis Yurrutia de Goyena.

Le marquis Yurrutia de Goyena prit part au tournoi de tir aux pigeons de Biarritz, et brilla dans diverses épreuves.

✠ Le Sportsman et la Finance ✠

Les sportsmen sont, en général, habiles à calculer leurs chances. L'habitude des luttes sportives, des matches, des courses et aussi des paris aiguise leur sens critique et les conduit à mettre un chiffre juste au bout de toute appréciation. Cette aptitude très réelle nous rend plus précieuses les lettres des abonnés de la *Vie au Grand Air*; elle trouve naturellement son application dans les choses financières et nous permet d'aborder ici des sujets plus larges.

Il n'en est pas actuellement de plus intéressant que le cuivre et les valeurs de cuivre. Le prix de ce métal a dépassé £ 90, chiffre inconnu depuis le krach Secrétan, et la raison principale de cette énorme hausse est l'augmentation de la consommation, plus rapide depuis plusieurs années que celle de la production. Un fait le prouve péremptoirement : les principales mines de cuivre vendent leur production plusieurs mois à l'avance et, actuellement, certaines d'entre elles ont engagé leur production jusqu'au milieu de 1907.

En 1895, il a été produit 354.000 tonnes de cuivre et consommé 364.000 tonnes; 1900 a produit 502.000 tonnes et consommé 487.000 tonnes; 1905 a produit 697.845 tonnes et consommé 753.000 tonnes. La rapidité de cette progression n'étonnera pas les lecteurs qui savent quelle extension ont pris les divers emplois du cuivre; l'électricité seule en absorbe d'énormes quantités et l'on comprend que de plus de cent mille tonnes, chiffre habituel il y a quelques années, le stock disponible du cuivre soit tombé à moins de quinze mille.

Cette situation entre la production et la consommation du cuivre doit persister pendant un temps assez long. La consommation ne peut que continuer à monter; il faudrait pour renverser la proportion, que la production augmentât beaucoup plus vite. On peut espérer que de nouvelles mines entrent en sérieuse production en Arizona, au Mexique et dans l'Amé-

rique du Sud; on parle d'un magnifique gisement découvert en Rhodésie et dans le plateau central de l'Etat indépendant du Congo, mais on sait avec quelle difficulté s'organisent et se développent les mines de cuivre. Il a fallu huit ans à la Société du Boléo (de 1886 à 1894) pour monter sa production de 80 tonnes à 10.000 tonnes, chiffre auquel elle s'est tenue depuis cette époque (10.350 tonnes en 1905) parce qu'elle s'était trop hâtée d'exploiter ses minerais riches.

Les Mines nouvelles de cuivre ont un avenir superbe, surtout celles dont les conditions particulières seront susceptibles d'un plus rapide développement. Leurs premiers actionnaires réaliseront plus vite les magnifiques plus-values obtenues par les valeurs de cuivre actuelles. Les actions Anaconda valent 285 0/0, les Calumet et Hécla 785 0/0, les Arizona Copper 1.400 0/0, les Rio Tinto 1.480 0/0 et les actions Boléo de 500 fr. représentent aujourd'hui près de 10 fois leur valeur nominale et ont donné, depuis dix ans, 1.283 fr. de dividende.

Les perspectives de ce dernier titre ne nous avaient pas échappé; dès le 29 juin 1903 nous le recommandions à nos clients à 1.360 fr. et aujourd'hui, il s'approche de 5.000 fr. Mais son dividende de 1905 a été de 200 fr. et nous ne pensons pas qu'il soit augmenté pour 1906 de façon à justifier le cours de 5.000 fr. Il sera avantageux d'arbitrer le Boléo contre une valeur de cuivre nouvelle. Nous en reparlerons.

Les derniers conseils que nous avons donnés dans ces causeries portaient sur les actions privilégiées de l'Est de Lyon et sur les actions des Charbonnages du Tonkin. La hausse de ces deux titres a confirmé nos prévisions et les confirmera de plus en plus. Mais nous insistons davantage sur le caractère de ces deux valeurs que sur les écarts obtenus. Toutes deux sont de premier ordre et méritent d'habiter à demeure les portefeuilles les plus prudents.

Nous ajouterons que la *Revue Internationale*

des valeurs de placements est le complément nécessaire de nos causeries; il faut la lire pour retirer de nos conseils les avantages qu'ils comportent.

Pour tout ce qui concerne la partie financière : renseignements sur valeurs, ordres de Bourse, paiement de coupons, etc., etc., nos lecteurs sont priés de s'adresser à la

Banque Demmé, Desrousseaux & Co,
9, rue Pillet-Will, Paris.

PETITE CORRESPONDANCE

U. V. X. Neuilly. — Nous croyons que la *General Motor Car* aura le succès que nous avons dit et que semblent lui assurer les conditions dans lesquelles la Société a été constituée. L'action est introduite à la Bourse de Paris, où vous pouvez suivre chaque jour son marché. Du moment que vous vous intéressez à ce genre d'affaires, ce titre est un de ceux que nous vous recommandons le plus volontiers, parce qu'il n'est pas encore majoré. En achetant maintenant vous profiterez de toutes les bonnes chances de l'affaire.

Ch. B., à Dijon. — Nous ne pensons pas que vous puissiez rien tirer de la créance dont vous nous parlez. Comment, étant un habitué des courses, rompu aux jeux et aux paris, avez-vous pu jouer à la bourse dans ces conditions? Vous savez ce qu'est la contre-partie. C'est comme si vous alliez jouer chez un mauvais bookmaker. Si vous vous décidez à venir nous vous indiquerons la marche à suivre, mais c'est assez délicat et c'est, en tout cas, le seul moyen de tirer quelque chose de cette affaire. Sur tout ne continuez ces opérations sous aucun prétexte et ne faites que des opérations au comptant. Nous vous en indiquerons qui vous rapporteront plus d'argent que le jeu et presque sans rien risquer.

J. B. N., Bordeaux. — Ce qui vous arrive n'est que trop fréquent. Il y a cependant un moyen simple de l'éviter. Faites toujours toucher par notre banque les coupons de vos titres. Ces coupons sont toujours collationnés dans nos bureaux avec les listes de tirages et, si une obligation est sortie, si un lot est gagné, vous en êtes sûrement instruit.

N. de V., à Asnières. — Rien n'est sorti. — V. R., à Amiens; L. de F., à Nancy; M. Dub., au Havre: idem. — Henri Fer., à Paris: Remboursable par 510 fr.; envoyez-nous le titre.

G. A. N. — Avons répondu par lettre.

✠ NOTES DES ÉDITEURS ✠

L'annonce de notre série de célébrités sportives publiées en gravures hors-texte et destinées à être encadrées, a produit le meilleur effet.

Nous allons voir si, dans cet ordre d'idées, nous ne pouvons pas trouver quelque chose qui soit aussi bien accueilli par nos lecteurs. L'un d'eux nous propose de rééditer de temps à autre, également sous forme de hors-texte, les grands événements du sport passé: le match Fournier-Cassignard, l'arrivée de la première course d'automobiles, la course Paris-Brest, où triompha Terront; d'anciens et célèbres championnats athlétiques ou grands events hippiques.

Cette idée est intéressante, et il y aurait certainement une jolie série à publier; nous aimerions à avoir l'avis de nos lecteurs sur ce point...



Les grandes épreuves sportives sont à présent à peu près terminées; la *Vie au Grand Air* va commencer sa campagne d'hiver.

L'actualité devenant moins absorbante, nous pourrions, sans négliger pour cela les épreuves cyclistes, athlétiques ou hippiques de la semaine, consacrer plus de place aux articles de Magazine. Nous en profiterons pour offrir à nos lecteurs des études techniques, des opinions et des visions sur tous les sports en France et à l'étranger, accompagnées d'une documentation photographique claire et précise.

Nos lecteurs trouveront donc cet hiver, dans la *Vie au Grand Air*, une variété d'articles de magazine fortement illustrés, et dont l'intérêt, nous en sommes certains, compensera largement la diminution des comptes rendus photographiques des grands events sportifs.

Nous continuerons à suivre la classification en 3 sections adoptée par nous depuis le commencement de l'année et qui a obtenu l'approbation de tous nos lecteurs: Sports Mécaniques, Sports Athlétiques, Sports Hippiques et Cynégétiques.

Pour mener à bien ce programme, nous nous sommes assuré une collaboration de premier ordre, groupant une phalange d'écrivains sportifs appréciés et réputés.



Rappelons les avantages qui sont faits à nos abonnés.

- 1° Il est répondu directement et sans frais à tout renseignement demandé par nos Abonnés (les acheteurs au numéro doivent joindre 0 fr. 30).
- 2° Tout numéro abîmé ou mal paginé est remplacé gratuitement à nos abonnés, à condition qu'il nous soit retourné et qu'une carte postale nous indique le motif du retour;

- 3° Tout abonné peut nous demander les numéros de nos différentes publications qui manquent à sa collection de l'année en cours: sur ces numéros, il lui est fait un rabais de 50 0/0;

- 4° Les Petites Annonces privées sont insérées au prix de 1 franc la ligne de 36 lettres (au lieu de 1 fr. 50) pour nos abonnés;

- 5° Nos abonnés ont l'avantage de recevoir leurs publications en parfait état avant leur mise en vente dans les kiosques et chez les libraires;

- 6° L'abonné ne paie les 52 numéros que 24 francs au lieu de 26 francs;

- 7° Chaque abonné enfin a droit à deux primes à choisir parmi les suivantes:

UN VOLUME FEMINA, élégamment broché (valeur 12 fr.), 2.500 gravures offert par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

DEUX VOLUMES JE SAIS TOUT (2^e et 3^e semestres brochés, valeur 12 fr.). Le plus beau magazine du monde entier, 150.000 lignes de texte, 3.500 gravures, offerts par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

UN VOLUME VIE AU GRAND AIR, 26 numéros élégamment brochés (valeur 12 fr.), 2.000 gravures, offert par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

DEUX VOLUMES MUSICA, 1 volume texte, 1 volume musique — élégamment broché (valeur 12 fr.), 96 morceaux de musique, offerts par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

UN VOLUME JOIE DES ENFANTS, élégamment broché (valeur 12 fr.) 5^e année, 3.500 grav., offert par les publications Pierre LAFITTE et Cie.

Pour recevoir ces primes franco, envoyer 3 fr. 50 pour Paris et les Départements, et 6 francs pour l'Etranger.



Les sportsmen sont souvent doublés de chasseurs. A ceux-là, nous recommandons tout particulièrement la lecture de *Fermes et Châteaux*. Quand nous comparons cette publication à celles que son succès n'a pas manqué de faire éclore un peu partout (et c'est le cas, hélas! de toutes nos revues, qui sont immédiatement plagiées), nous ne pouvons nous empêcher de tirer quelque orgueil de cette comparaison.

Dans le numéro du jour, il y a un très joli article de Mme la duchesse d'Uzès, sur la conduite du limier; une intéressante relation de chasses à l'île Maurice et d'excellentes notes sur les Sociétés Cynégétiques. Dix autres articles et des illustrations vraiment merveilleuses complètent ce fascicule. Nous envoyons un spécimen de *Fermes et Châteaux* contre 25 centimes.



Toute personne s'abonnant avant le 1^{er} novembre à *Fermes et Châteaux* (12 francs par an), recevra gratuitement et immédiatement cinq superbes hors texte en couleurs, montés sur papier feutre et prêts à être encadrés. Il n'y a pas au monde de plus belle publication que *Fermes et Châteaux*.

Pierre LAFITTE et Cie.